# Die Automobilversicherung.

## Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

einer

Hohen juristischen Fakultät der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen,

vorgelegt von

**Viktor Wiedemann,**

Referendar

in München.

Approbiert am 8. Juli 1929.

Babenhausen

Buchdruckerei Jos. Kreutzer & Co.

1929

# Die Automobilversicherung.

# Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

einer

Hohen juristischen Fakultät der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen,

vorgelegt von

**Viktor Wiedemann,**

Referendar

in München.

Approbiert am 8. Juli 1929.

Babenhausen

Buchdruckerei Jos. Kreutzer & Co.

1929

Referent: Univ.-Professor Dr. Eugen Locher

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen lieben Eltern
in Dankbarkeit
gewidmet

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41533907_0020

# Literatur-Verzeichnis.


Alexander-Katz: Kommentar z. VAG, 1901.

Allgemeine Automobilzeitung, Berlin 1928.

Archiv für bürgerliches Recht, Bd. 20, 27, 35.

Archiv für zivilistische Praxis, Bd. 92, 100.

Auto, Das: Zeitschrift Jahrgang 1928.

Automobilrundschau, „ „ 1928.

Baumgartner: Handwörterbuch des Versicherungswesens.

Binding: Handbuch der deutsch. Rechtswissenschaft, Bd. III (Ehrenberg: Privatversicherungsrecht).

Birker, Josef: Verschulden des Chauffeurs im Automobilversicherungsrecht, Diss. Erlangen 28.

Brodmann: Die Haftung des Schuldners nach § 278 BGB, in Jherings Jahrbüchern, Bd. 78, S. 187. ff.

Blank: Die umstrittene Auslegung des § 69 VVG, in Versicherung und Geldwirtschaft 1928, Heft 16 und 17.

Bruck, E.: Die versicherungsrechtliche Obliegenheit in Ztschr. f. d. ges. Vers.-Wiss. 1926, S. 180 ff.

Bruck, E.: Zum Begriff der Transportversicherung in Hans. R.-Zeitschr. 1921, S. 241 ff; 1922, S. 1 ff.

Cosack, Konrad: Lehrbuch des Handelsrechts, Stuttgart 1910, 7. Aufl.

do. Stuttgart 1922, 9. Aufl.

Dernburg: Das bürgerliche Recht 1910: Bd. VI: Versicherungsrecht.

Deutsche Juristenzeitung: Jahrg 1908, 1910, 1924, 1926, 1927.

Deutsches Autorecht: Ztschr., Jahrgang 1928.

Deutsche Versicherungsztg.: Bd. 67, 68.

Ehrenberg, Viktor: Entstehung der Seeversicherung in Zeitschr. f. d. ges. Vers.-Wiss. 1906.

Ehrenberg, Viktor: Gutachten über die Automobilversicherung in Ztschr. f. Vers.-Wesen, Berlin 1908.

Ehrenberg, Viktor: Handbuch des ges. Handelsrechts, Leipzig 1922. Bd. VIII, Abt. I und II, bearb. v. Otto Hagen.

Entscheidungen des Reichsfinanzhofs: Bd. 15.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen (RGZ) Bd. 50, 54, 59, 62, 63, 65, 70, 72, 78, 83, 84, 86, 90, 114.

Framheim, Ernst: Die Herbeiführung des Versicherungsfalls.

Gerhard, Stefan: Praxis des Versicherungsrechts, Bd. 1 (1908), Bd. 2 (1909), Bd. 3 (1911).

Gerhard-Hagen: Kommentar z. VVG, Berlin 1908.

Gierke, Julius: Der Begriff der Transportversicherung im deutschen Recht, Berlin 1910.

Gierke, Julius: Die Haftung des Versicherungsnehmers für fremdes Verschulden, in LZ 1909, S. 721 ff.

Gottschalk: Neue Versicherungsformen, in Deutsche Wirtschaftszeitung 1922.

Gruchots Beiträge Bd. 52.

Hagen, Otto: Der versicherungsrechtliche Charakter der Automobilversicherung, in Zeitschr. f. d. ges. Vers.-Wiss. 1908.

Hager-Bruck: Komm. z. VVG, 4. Aufl, Berlin und Leipzig 1920.

Hanseatische Rechtszeitschrift: Jahrg. 1920, 1921, 1922, 1925, 1926, 1928.

Heymann, Hans: Die soziale Sachwerterhaltung auf dem Wege der Versicherung, Berlin 1920.

Heymann, Hans: Die Sachlebensversicherung in Hans. Rechtszeitschr. 1920, S. 358 ff.

Höchstrichterliche Rechtsprechung, Jahrgang 1928.

Hupka: Der Begriff des Versicherungsvertrages, in Zeitschr. f. d. ges. Handelsrecht, 1910, S. 546 ff.

Jhering's Jahrbücher für Dogmatik des bürgerl. Rechts, Bd. 53, 55, 58.

Josef: Kommentar z. VVG, Berlin 1908.

do. Die Anwendbarkeit des § 278 BGB auf die Anzeigepflicht des Versicherungsnehmers, in Gruchots Beiträgen, Bd. 52, S. 268 ff.

do. Versicherungsverträge nicht konzessionierter Versicherungsunternehmungen, in Ztschr. f. d. ges. Handelsrecht, 1910, S. 101 ff.

Juristische Blätter: Jahrgang 1922.

Juristische Rundschau für die Privatversicherung, Berlin, Jahrgang 1924–1928.

Juristische Wochenschrift, Jahrgang 1910, 1914, 1915, 1926, 1927.

Kisch, Wilhelm: Handbuch des Privatversicherungsrechts:
Bd. 2: Die Lehre von der Versicherungsgefahr, München 1920.
Bd. 3: Die Lehre vom Versicherungsinteresse, München 1922.

Klatt, Herbert: Die Automobilversicherung, Diss. Breslau 1924.

Lewis: Lehrbuch des Vers.-Rechts, Stuttgart 1889.

Leipziger Zeitschrift für Handels-, Konkurs- und Versicherungsrecht, (LZ) Jahrg. 1907–1927.

Lindner-Fell: Kommentar z. VVG, Berlin 1909.

Luft- und Kraftfahrt: Zeitschr. Berlin 1928.

Maier, Rudolf: Das Versicherungsvertragsrecht, Berlin 1911.

Manes, Alfred: Versicherungslexikon, 2. Aufl. 1924.

do. Versicherungswesen, 4. Aufl. Bd. 1 u. 2. Leipz. 1924.

Martinoli: Die Automobilversicherung in den Vereinigten Staaten, in Ztschr. f. d. ges. Vers.-Wiss. 1928, S. 270 ff.

Moldenhauer: Gutachten über die Automobilversicherung in Zeitschr. f. Vers.-Wesen, 1908.

Monatsblätter f. Versicherungswesen, Jahrg. 1928.

Müller, Friedrich: Jurist. Automobillexikon, Berlin 1926.

Müller, Josef: Versicherung d. Kraftfahrzeugs, Diss. Köln 1926.

Neue Automobilzeitung (NAZ), Zeitschr. Jahrg. 1928.

Neumann, C.: Zeitschr. f. Versicherungswesen Berlin, Jahrg. 1908, 1910, 1912, 1922, 1924.

Oberländer-Bezold: Das Automobilrecht, München 1925.

Rehm: Kommentar z. VVG, 3. Aufl. München 1911.

Ritter: Vorsätzl. Verursachung eines Schadens durch den Versicherungsnehmer, in LZ 1914, S. 354.

Roelli: Kommentar z. Schweizer. Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag v. 2. 4. 1908, Bern 1914.

Roth, August: Ueber die Autokaskoversicherung, Diss. Heidelberg 1925.

Sammlung von Versicherungsbedingungen deutscher Versicherungsanstalten, herausgegeben v. Deutschen Verein f. Versich.-Wiss. 1908–1913.

Schneider: Komm. z. VVG München 1908.

do. Gutachten über die Automobilversicherung in Ztschr. f. Vers.-Wesen, Berlin 1908.

do. Die Bedeutung des § 278 BGB im Versicherungsrecht in LZ 1910.

Staub: Kommentar z. HGB, 10. Aufl. Berlin-Leizipg 1920.

Tönjes: Die Autokaskenversicherung, in Zeitschr. f. Vers.-Wesen 1922.

Veröffentlichungen des Reichsaufsichtsamtes f. Privatvers., Jahrgang 1907–1910, 1924–1928.

Versicherungsbedingungen (für Fahrzeugvers.) einer Reihe von Versicherungsgesellschaften.

Versicherungspraxis, Die: Zeitschr. 23–26. Jahrg. (1925–1928).

Versicherung und Geldwirtschaft: Zeitschr., Jahrg. 1928 m. Beil.: Die Praxis des Versicherungsrechts.

Versicherungswesen, Das gesamte: in Einzeldarstellungen, München 1921. Bd. „Transportversicherung".

Wolff, Martin: Das Privatversicherungsrecht, München 1914.

Zehnter: Die privatrechtliche Bedeutung des Gesetzes über die privaten Versicherungsunternehmungen in Archiv f. bürgerl. Recht, Bd. XX, S. 1 ff.

Zehnter: Kommentar z. VVG, München 1908.

Zeitschrift f. d. ges. Handelsrecht Bd. 66 (1910).

do. „ „ „ techn. u. gewerbl. Recht, Jahrg. 1909, 1910.

do. „ „ „ Versicherungswissenschaft, Jahrg. 1908, 1910, 1924, 1926, 1927, 1928.

# Inhaltsverzeichnis.


## I. Abschnitt.

Allgemeines.

Seite

§ 1. Die beim Automobilbetrieb möglichen Versicherungsarten, Abgrenzung des Themas . . . . . 1

§ 2. Geschichtliche Entwicklung der Automobilversicherung 4

§ 3. Begriff und Wesen der Transportversicherung . . 8

§ 4. Die Stellung der Automobilversicherung im Privatversicherungsrecht. . . . . 15

## II. Abschnitt.

Die Grundlagen der Automobilversicherung im Versicherungsvertragsgesetz.

§ 5. Die Anwendbarkeit der Bestimmungen der Transportversicherung auf die Autoversicherung. . . . 26

§ 6. Der Versicherungsvertrag u. das Versicherungsverhältnis 31

§ 7. Der Versicherungsfall . . . . . 39

§ 8. Die Leistungsfreiheit des Versicherers . . . . 42

§ 9. Der Wegfall des versicherten Interesses . . . 51

§ 10. Die Veräusserung der versicherten Sache. . . . 52

## III. Abschnitt.

Die Ausgestaltung der Automobilversicherung nach den Versicherungsbedingungen.

§ 11. Kurzer Ueberblick über die Entwicklung der Versicherungsbedingungen . . . . . 60

§ 12. Der Umfang des Versicherungsschutzes . . . 61

Die Schadensregulierung:

§ 13. a) Die Ersatzleistung des Versicherers . . . 68

§ 14. b) Die Abzüge „Neu für Alt" in der Automobilversicherung 73

§ 15. c) Das Sachverständigenverfahren . . . 74
§ 16. Die Prämie. . . . . 76

## IV. Abschnitt.

### Die Autolebensversicherung und die Autoeinheitsversicherung.

§ 17. Die Automobillebensversicherung . . . . 79
§ 18. Die Autoeinheitsversicherung . . . . . 81

# I. Abschnitt.

## Allgemeines.

### § 1.

### Die beim Automobilbetrieb möglichen Versicherungsarten, Abgrenzung des Themas.

In immer steigendem Maße erhält das neuzeitliche Verkehrs- und Wirtschaftsleben sein Gepräge durch das Automobil. Aber während noch vor dem Kriege das Auto mehr ein Luxusgegenstand war, ist es heute fast ausschließlich Diener und Förderer der Wirtschaft. Jeder auf Fortschritt haltende Betrieb, der die schnelle Bedienung seiner Kunden sich angelegen sein läßt, überhaupt jeder, dem Zeit Geld bedeutet, hat den Kraftwagen als einen unentbehrlichen wirtschaftlichen Helfer schätzen gelernt. Der Besitz eines Autos, der noch vor wenigen Jahren als ein Vorrecht des begüterten Mannes gelten mochte, ist jedem beruflich und gewerblich Vorwärtsstrebenden zu einer für eine gedeihliche Weiterentwicklung seines Betriebes notwendigen Selbstverständlichkeit geworden.

Naturgemäß stellt der Kraftwagen als Verkehrs- und Beförderungsmittel durch seine technische Besonderheit und seine Schnelligkeit eine stetige Gefahrenquelle für sich selbst wie für seine Umgebung dar. Gleichzeitig verkörpert jedes Kraftfahrzeug in sich einen hohen Wert, nicht nur, weil seine Anschaffung mit immerhin nicht unerheblichen Kosten verbunden ist, sondern auch deshalb, weil seine Außerbetriebsetzung den Besitzer vielfach in die größten wirtschaftlichen Schwierigkeiten bringt. Und so kann es nicht verwundern, daß gerade die Erkenntnis von der

Bedeutung seines wirtschaftlichen Nutzens zwangsläufig die Frage aufgeworfen hat, wie man diesem modernsten Verkehrsmittel in unserem so hoch entwickelten Verkehrsleben wohl den zweckmäßigsten Schutz angedeihen läßt. Daß ein solcher Schutz nur von der Versicherung ausgehen konnte, ist selbstverständlich, da ja sie in erster Linie berufen ist, schützend und fördernd die Wirtschaft zu stützen. In der Tat hat sich auch die Assecuranz angelegentlich mit der Deckung der im Automobilbetrieb vorkommenden Risiken befaßt.

Die Schäden, die unlösbar mit dem Automobilbetrieb verknüpft sind, bilden die Grundlage der Versicherung. Ihr Zweck ist, diese Schäden, deren Folgen die wirtschaftliche Existenz des Autohalters stark gefährden können, von dem Einzelnen auf eine organisierte Vielheit von Automobilhaltern abzuwälzen. Den möglichen Schäden entsprechend gewährt heute die Versicherung den Automobilhaltern umfassenden Schutz. Das Auto ist nach einer mehrfachen Richtung hin Gegenstand der Versicherung:

1.) die Automobil-Kasko-Versicherung; sie bezweckt den Schutz des Wagens gegen alle diejenigen Schäden, die am Automobil selbst entstehen oder verursacht werden — Sachschäden —.

2.) die Automobilhaftpflichtversicherung; sie gewährt Schutz gegen die Schäden, die durch den Betrieb fremden Personen und Sachen zugefügt werden, für deren Ersatz der Autohalter, sei es auf Grund der Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes oder der Vorschriften des BGB in Anspruch genommen werden kann — Haftpflichtschäden —.

3.) die Automobilunfallversicherung; sie ist die Versicherung der Autoinsassen — des Autohalters, des Chauffeurs und der Fahrgäste — gegen alle an ihnen durch Unfall verursachten körperlichen Beschädigungen, die sich während des Betriebs des Autos ereignen. — Unfallschäden.—

Diese drei in sich streng abgeschlossenen, von einander vollkommen unabhängigen Versicherungsarten werden gelegentlich mit einem Wort als Automobilversicherung bezeichnet. Demgegenüber ist aber festzustellen, daß Cruciger, der Bearbeiter des

führenden Manes'schen Versicherungslexikons, unter dem Artikel „Automobilversicherung“ [1]) eine Begriffsbestimmung der Automobilversicherung dahin gibt, daß sie, auch Fahrzeugversicherung genannt, in ihrer reinen Gestalt die Aufgabe hat, den Schaden zu ersetzen, der durch den Verlust oder die Beschädigung von Kraftfahrzeugen infolge von außen einwirkender Einflüsse entsteht. Ähnlich beschrieb in der vorhergehenden Auflage des genannten Lexikons Prof. Moldenhauer das Wesen der Automobilversicherung. Auch Hagen vertritt in seinem Aufsatz „der versicherungsrechtliche Charakter der Automobilversicherung“ [2]) diesen Standpunkt, wenn er auch zugibt, daß der Ausdruck Automobilversicherung mehrdeutig ist. Und wenn Hager-Bruck in ihrem Kommentar zum Gesetz über den Versicherungsvertrag [3]) sagen, daß die Automobilversicherung nach Ansicht des Reichsaufsichtsamtes Schadensversicherung und daher aufsichtspflichtig sei, so meinen sie damit auch nichts anderes als die Fahrzeugversicherung. Man muß demnach unterscheiden zwischen einer Automobilversicherung im weiteren Sinn, worunter die Versicherung aller im Automobilbetrieb vorkommenden Risiken, also neben der reinen Fahrzeug- auch die Haftpflicht- und die Unfallversicherung zu fassen ist, und der Automobilversicherung im engeren Sinn, der Fahrzeugversicherung. Früher verstand man unter Automobilversicherung, obwohl oder vielleicht gerade weil zu dieser Zeit schon die überhaupt ältere Autohaftpflichtversicherung bestand, tatsächlich nur die „Versicherung des Automobils“; man bezeichnet damit also die Versicherung gegen die reinen Sachschäden und erst später kam die Erweiterung des Begriffes auf. Die Literatur, insbesondere die führenden Fachzeitschriften, bringen die die oben bezeichnete Automobilversicherung im engeren Sinn betreffenden Entscheidungen und Abhandlungen häufig unter der Überschrift Automobilversicherung, die allerdings ebenso oft auch Autosachversicherung oder in Anlehnung an die Schiffskörperversicherung Kaskoversicherung genannt wird. Demgegenüber pflegen die Versichersungsbedingungen meist von Fahrzeugversicherung zu sprechen, wohl um von vorneherein durch eine der Erweiterung des Begriffs der ursprünglichen Bezeichnung begegnende markante

1) Auflage 1924 S. 264.
2) Zeitschr. f. die ges. Vers.-Wiss. VIII. Bd., Vorbem. S. 610 ff.
3) 4. Aufl. 1920; S. 358, Vorbemerkung 5 vor § 129.

Benennung alle etwaigen Zweifel zu beseitigen. Trotzdem erscheint es durch nichts gerechtfertigt, gegen die enge Auslegung des Begriffs Automobilversicherung ankämpfen zu wollen, da einmal feststeht, daß die rein wörtliche Auslegung in ihrer historischen Entwicklung den Gegensatz zur Haftpflichtversicherung herausarbeiten und ihr Wesen richtig treffen wollte, andererseits die Bezeichnung ja nur nebensächlicher Natur ist; es muß daher als müßiges Beginnen erscheinen, die Automobilsachversicherung unter der Bezeichnung Automobilversicherung deshalb nicht anerkennen zu wollen, weil, wenn sie auch wegen des hohen materiellen Wertes des Fahrzeugs einen wichtigen Zweig der Automobilversicherung bedeute, sie gegenüber den eine größere Rolle spielenden Haftpflicht- und Unfallversicherungen in den Hintergrund treten müsse. Den Gegenstand dieser Darstellung bildet jedenfalls, um mit Manes [1]) zu reden, die Automobilversicherung in ihrer reinen Gestalt, die Fahrzeugversicherung.

## § 2.

## Geschichtliche Entwicklung der Automobilversicherung.

Die Automobilversicherung ist einige Jahre jünger als die Haftpflichtversicherung, trat aber aus verschiedenen Gründen gegenüber der letztgenannten bald in den Vordergrund. Das Automobil war um die Jahrhundertwende ein durchaus brauchbares, immerhin aber noch stark der Vervollkommnung bedürfendes Verkehrsmittel. Bei der damals geringen Verbreitung von Automobilen und dem daher naturgemäß nur mäßigen Verkehr waren Beschädigungen dritter Personen durch den Betrieb des Kraftwagens sehr selten, zumal in dieser Zeit die Technik in der Automobilindustrie infolge der damals noch geringen praktischen Erfahrungen noch nicht imstande war, dem Fahrzeug bedeutende Geschwindigkeiten zu verleihen. Zudem war es nicht immer leicht, bei einem Unfall den Automobilisten für den entstandenen Schaden verantwortlich zu machen, mußte ihm doch mangels geltender be-

1) Vers.-Lex. 1924, S. 264.

sonderer Vorschriften auf Grund der Haftpflichtbestimmungen des BGB – §§ 823 Abs. I, Abs. II, 826 – ein Verschulden nachgewiesen werden. So kam der Automobilführer verhältnismäßig selten in die Verlegenheit, wegen eines Unfalls in Anspruch genommen zu werden; er hatte deshalb auch besonders mit Rücksicht auf die bei den Haftpflichtversicherungen bestehenden hohen Prämiensätze kein großes Interesse daran, eine Versicherung abzuschließen, die ihm derartige Schäden hätte decken müssen. Demgegenüber verkörperte der Kraftwagen einen hohen Wert, war in seiner Handhabung sehr empfindlich und infolge seiner technischen Unvollkommenheit größeren kostspieligen Beschädigungen in höherem Maße unterworfen. So mußte unbedingt zunächst die Automobilversicherung gegenüber der älteren Haftpflichtversicherung die größere Bedeutung gewinnen. Mit der weiteren Verbreitung und der immer besseren technischen Ausgestaltung der Automobile, insbesondere mit der Möglichkeit, höhere Geschwindigkeiten zu erzielen, häuften sich bei zunehmender Steigerung des Verkehrs auch die Unfälle. Gleichzeitig damit setzte sich auch die Auffassung durch, daß die bestehenden Haftpflichtbestimmungen nicht mehr der Gefährlichkeit dieser neuen Fahrzeuge entsprechen, die eine immer größere Rolle im Verkehrsleben spielten. Dieser Gedanke, daß für den Betrieb von Kraftfahrzeugen eine vom Verschulden unabhängige gesetzliche Haftpflicht zu begründen sei, kam im Jahre 1906 in dem von der Regierung vorgelegten „Entwurf eines Gesetzes über die Haftpflicht für den bei dem Betriebe von Kraftfahrzeugen entstandenen Schaden" zum Ausdruck. Nach verschiedenen weiteren Entwürfen und Gegenentwürfen in den darauffolgenden Jahren entstand daraus am 3. 5. 1909 das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, das heute in der Fassung vom 21. 7. 1923 in Geltung ist und in seinem § 7 den Halter des Kraftfahrzeugs in reiner von Verschulden unabhängiger Kausalhaftung zur Leistung von Schadensersatz verpflichtet, wenn bei dem Betrieb des Fahrzeugs ein Mensch getötet, körperlich oder gesundheitlich verletzt oder eine Sache beschädigt wird. Nun lag die Sache für die Automobilversicherung anders. Jetzt traten die Haftpflichtschäden in den Vordergrund. Dadurch mußte die Automobilversicherung natürlich an Bedeutung gegenüber der Haftpflichtversicherung verlieren.

Als Vorläufer der Automobilversicherung kann man die kombinierte Versicherung des Stuttgarter Vereins bezeichnen, die mit der Haftpflicht- und Unfallversicherung des Besitzers eine Karambolageversicherung verband. Diese Versicherungsform bestand nur kurze Zeit und da sie außerdem nur die aus Zusammenstößen – „Karambolagen" – entstandenen Schäden deckte, hat sie nie größere praktische Bedeutung gewonnen. Die Anfänge der eigentlichen Automobilversicherung gehen auf die Jahrhundertwende zurück; nachdem sich kurze Zeit vorher in England verschiedene Gesellschaften mit der Übernahme dieses Risikos befaßt hatten, wandte sich im Jahre 1901 der Mitteleuropäische Motorwagenverein in Berlin an die Agrippina, See-, Fluß- und Landtransportversicherungs-A. G. in Köln mit der Bitte, eine Sachschadensversicherung für die Kraftfahrzeuge einzurichten, die dem Bedürfnis der Wagenbesitzer im weiteren Umfang gerecht würde als die oben erwähnte Karambolageversicherung. Diesem weitverbreiteten Wunsche folgend, führte die Agrippina noch in demselben Jahr die Autokaskoversicherung für Kraftfahrzeuge ein. Ihr schlossen sich im Jahre 1903 die Frankfurter Allgemeine Versicherungs-A. G. in Frankfurt a. M. und bald darauf noch einige andere Gesellschaften an. Diesem Beispiel folgten weitere Gesellschaften, allerdings erst langsam und zögernd; 1913 betrieben erst 16 Gesellschaften diesen Versicherungszweig. Der Grund ist vor allem darin zu suchen, daß der Ausbau der Bedingungen für diesen völlig neuen Versicherungszweig größere Schwierigkeiten verursachte. Bald waren in der Praxis die nötigen Erfahrungen gesammelt und heute ist es eine stattliche Anzahl von Versicherungsgesellschaften, die auf der Basis wohl durchgearbeiteter und praktisch erprobter Bedingungen die Versicherung des Sachschadenrisikos bei Kraftfahrzeugen übernehmen.

Eine gesetzliche Verpflichtung des Kraftfahrzeughalters, irgend eine der unter die Automobilversicherung im weiteren Sinn fallenden Versicherungen abzuschließen, besteht ganz allgemein in Deutschland nicht. Doch kann durch polizeiliche Vorschrift der Abschluß einer Haftpflichtversicherung zur Bedingung für die Zulassung zur gewerbsmäßigen Personen- und Güterbeförderung, z. B. zum Betrieb einer Kraftdroschkenunternehmung gemacht werden. Dies ist z. B. für München auf Grund des § 2 Abs. 2 der

Verordnung über den Kraftfahrzeugverkehr vom 5. 12. 25 in der Fassung der Verordnung vom 28. 7. 26 und des § 37 Reichsgewerbeordnung durch ortspolizeiliche Vorschrift geschehen. Eine derartige Verpflichtung besteht heute auch für den Unternehmer einer Kraftlinie, d. h für den, der über die Grenzen des Gemeindebezirks hinaus die Beförderung von Personen und Sachen mit Kraftfahrzeugen auf bestimmten Strecken gegen Entgelt betreibt. Die Reichsverordnung betreffend Kraftfahrzeuglinien vom 24.1.1919 [1]) machte die Erteilung der Genehmigung zum Betrieb unter anderem davon abhängig, daß Gewähr für die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebs geboten ist, überließ es aber den Landeszentralbehörden, dazu allgemeine Anordnungen zu erlassen. Für Bayern bestimmte zunächst die Ministerialbekanntmachung vom 22. 11. 1920 [2]), später die Bekanntmachung des Staatsministeriums des Innern vom 12. 2. 24 [3]) – nach II Ziff. 7 –, daß die Genehmigung zum Betrieb von Kraftlinien nur unter der Bedingung zu erteilen sei, daß der Unternehmer der Aufsichtsbehörde den Abschluß einer Versicherung gegen die aus dem Betrieb sich ergebende Haftpflicht nachweist. In diesem Rechtszustand brachte das Reichsgesetz über Kraftlinien vom 26. August 28 keine Änderung. Durch die neue Kraftlinienverordnung vom 20. Oktober 28 wurde nun für das gesamte Reich ganz allgemein bestimmt, daß die zum Betrieb einer Kraftlinie erforderliche Genehmigung dem Unternehmer vorschreiben muß, daß er sich für alle Betriebsschäden an Personen oder Sachen bei einer leistungsfähigen Haftpflichtversicherungsanstalt bis zur Höhe des Höchstbetrags versichert, die in den jeweils geltenden gesetzlichen Bestimmungen für die Haftpflicht aus einem bei Betrieb eines Kraftfahrzeugs entstandenen Schaden festgesetzt sind. Diese Bestimmung findet nur dann keine Anwendung, wenn als Unternehmer das Reich, ein Land, eine öffentliche Körperschaft oder eine Gesellschaft, an der öffentliche Körperschaften überwiegend beteiligt sind, in Betracht kommen.

Im Ausland hat der amerikanische Staat Massachusetts ab 1. 1. 27 für sämtliche Autohalter den gesetzlichen Autohaftpflicht-

1) RGB 1919, S. 97 ff.
2) Amtsblatt der Staatsministerien des Äußeren und des Inneren 1920, S. 415.
3) Ministerialamtsblatt der bayer. inneren Verwaltung 1924, S. 25.

versicherungszwang eingeführt, konnte aber bisher lediglich die Erfahrung machen, daß sich die Zahl der geführten Zivilprozesse bedeutend vermehrte, unter denen wieder die Autohaftpflichtschadensprozesse gegenüber früher eine ungeheuere Steigerung erfuhren. [1])

Ein gesetzlicher Zwang für Autobesitzer, in der Fahrzeugversicherung gegen das Sachschadenrisiko Versicherung zu nehmen, wird wohl nie eingeführt werden, denn die Automobilversicherung berührt ja immer mehr private Interessen. Demgegenüber könnte eine gesetzliche Autohaftpflichtversicherung auch insofern soziale Bedeutung erlangen, als sie bei der Höhe, die Haftpflichtschäden erreichen können, dem Verletzten eine größere Gewähr für die Verwirklichung seiner Schadensersatzansprüche bietet, während gegenüber dem nicht versicherten Autohalter der Verletzte sonst zwar auch einen Anspruch hat, ohne dabei aber oft vollen Ersatz für seine erlittenen Schäden bekommen zu können. In neuester Zeit sind übrigens ernste Bestrebungen im Gang, auf die Einführung einer allgemeinen Zwangshaftpflichtversicherung hinzuwirken, und es ist sicher zu begrüßen, daß der allgemeine deutsche Automobilklub, der größte deutsche Interessenverband der Kraftfahrer, dafür eintritt. [2])

## § 3.

## Begriff und Wesen der Tansportversicherung.

In den Jahren 1907 bis 1910 hat viel Staub aufgewirbelt der Streit der Meinungen darüber, ob die Automobilversicherung der Transportversicherung zuzurechnen ist oder nicht. Um in eine Erörterung dieser Frage eintreten zu können, ist es daher notwendig, sich zunächst über den Begriff der Transportversicherung klar zu werden.

Weder das Reichsgesetz über den Versicherungsvertrag vom 30. 5. 1908 — VVG — noch das Reichsgesetz über die privaten Versicherungsunternehmungen vom 12. 5. 1901 — Versicherungsaufsichtsgesetz, VAG — noch die amtlichen Begründungen zu

1) Siehe Martinoli in Ztschr. f. d. ges. Vers.-Wiss. 1928, S. 270 ff.
2) Siehe hiezu Bezold: Die Zwangshaftpflichtversicherung in Deutsches Autorecht 1928 Nr. 21 S. 401 ff. ähnlich Luesse in Versicherungspraxis 1928 S. 15 ff.

diesen Gesetzen geben eine Definition des Begriffs Tansportversicherung, obwohl sie ihn an verschiedenen Stellen gebrauchen. Beide Gesetze setzen diesen Begriff scheinbar als gegeben voraus; so blieb es der Wissenschaft und der Praxis der Gerichte vorbehalten, eine Begriffsabgrenzung vorzunehmen, nachdem eine solche auch dem HGB nicht zu entnehmen war. Wie sehr auch in der Wissenschaft der Begriff der Transportversicherung bestritten ist, mag immerhin daraus hervorgehen, daß der Katz'sche Kommentar zum VAG die Kaskoversicherung nicht zur Transportversicherung rechnet, obwohl sie von jeher von Transportversicherungsgesellschaften betrieben wurde, ohne daß dagegen das Reichsaufsichtsamt für Privatversicherung Stellung genommen hätte. Es ist natürlich klar, daß es nur zu einer Verwirrung der Begriffe führen würde, wollte man unter Transportversicherung im Sinne des VVG etwas anderes als im Sinne des VAG verstanden wissen; im Gegenteil, gerade daraus, daß das spätere Gesetz es vermeidet, eine Begriffsbestimmung zu geben, muß m. E. geschlossen werden, daß es den Begriff der Transportversicherung so, wie er dem früheren Gesetz, ohne allerdings bestimmt formuliert zu sein, zugrunde lag, habe übernehmen wollen. Daß das VAG lediglich die öffentlich-rechtliche Seite des Versicherungswesen ordnete, während die Regelung des Zivilrechtsverhältnisses zwischen den Vertragsparteien dem VVG und den auf dieser Grundlage von den Versicherungsgesellschaften aufgestellten Versicherungsbedingungen überlassen blieb, kann dabei nichts ausmachen. Die Vorschriften über die Transportversicherung umfassen sowohl die Versicherung von Gütern gegen die Gefahren der Beförderung zu Land und auf Binnengewässern als auch die Versicherung von Schiffen gegen die Gefahren der Binnenschiffahrt, während demgegenüber das HGB unter seinem 10. Abschnitt in den §§ 778 ff. die Seeversicherung, die Versicherung der Güter und Schiffe gegen die Gefahren der Seeschiffahrt regelt.

In rechtlicher Beziehung lehnt sich die Binnentransportversicherung an die Seeversicherung an; die Bestimmungen der Transportversicherung, für welche die Rechtssätze der Seeversicherung oftmals als Vorbild gedient haben, waren gedacht als eine den Zeitverhältnissen entsprechende Regelung eines Ver-

sicherungszweiges, der eben die bei der Fortbewegung eines Gegenstandes typischen Gefahren decken sollte, und es ist klar, daß diese Ordnung der Dinge den tatsächlichen Verhältnissen nicht nur gerecht werden, sondern auch gerecht bleiben wollte. Damit ist aber auch schon gesagt, daß man den Begriff der Transportversicherung nicht durch eine zu enge Auslegung beschränken darf, und es folgt daraus, daß dieser Begriff im Laufe der Jahre, so wie es auch tatsächlich der Fall war, eine Wandlung durchmachen mußte, um sich dem praktischen Bedürfnis jeweils anzupassen. Wenn daher das Gesetz unter dem Titel Transportversicherung lediglich von der Versicherung von Gütern und Schiffen spricht, so bedeutet das nicht wie Hagen sich ausdrückt, eine limitative Begrenzung, sondern gerade, daß die Fassung des Gesetzes exemplikativ gemeint ist, sodaß nichts im Wege steht, die Transportversicherung auch anderen Transportmitteln zugängig zu machen als den im Gesetz nur beispielsweise aufgeführten Schiffen.

Bruck [1]) hat die Transportversicherung definiert als die Versicherung gegen alle Gefahren, die dem versicherten Interesse während der Bewegung oder Bewegungsbereitschaft drohen. Das Reichsaufsichtsamt, das sich mit dem Autkommen der Automobilversicherung (A. V.) auf den Standpunkt stellte, die A. V. sei Sachversicherung und der Betrieb dieses Versicherungszweiges stehe deshalb unter seiner Aufsicht, während die führenden Vertreter der Fachwissenschaft die A. V. der Transportversicherung zurechneten und ihr desalb die Aufsichtsfreiheit des § 116 VAG zubilligten, mußte sich natürlich bei der Stellungnahme zu diesem Streit auch mit dem Begriff der Transportversicherung befassen. Das Amt, das seinerzeit unter der Leitung des Präsidenten Gruner stand, hat es aber immer ängstlich vermieden, eine Begriffsbestimmung zu geben und stets vorgebracht, „die Transportversicherung sei in ihrem Wesen und in ihrer geschichtlichen Entwicklung durch den engen Zusammenhang mit dem Handelsgewerbe, seinen Interessen und Gefahren charakterisiert". Daß damit natürlich für die Erfassung des Wesens der Transportversicherung nichts gewonnen war, ist ihm seiner-

1) Hans. R.-Ztschr. 1921, S. 246

zeit genügend entgegengehalten, und es ist m. E. mit Recht darauf hingewiesen worden, daß die amtliche Begründung keine Gesetzeskraft hat und die Gründe im Gesetz selbst keinen Ausdruck gefunden haben.

Mit dieser seiner Stellungsnahme lehnte sich das Reichsaufsichtamt eng an die in der Begründung zum VAG gegebene Motivierung der Aufsichtsbefreiung der Transportversicherung an, die besagt: „Soweit es sich nicht um Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit handelt, kann die Transportversicherung von der im Gesetz geordneten materiellen Beaufsichtigung freigelassen werden; denn hier stehen den Versicherungsanstalten als vertragsschließende Teile fast stets geschäftskundige Kaufleute gegenüber, die ihre Interessen selbst zu wahren in der Lage sind; regelmäßig kommen nur kurzfristige Risiken in Frage und der stark entwickelte internationale Charakter der Transportversicherung bedingt hier eine tunlichst große, möglichst wenig eingeengte Beweglichkeit."

Von jeher war unbestritten, daß die Transportversicherung die typischen Gefahren der Weiterbewegung eines Gegenstandes deckt, und von Anfang an hat man unter den Versicherungsschutz Zeiten der Ruhe unter der Voraussetzung miteinbezogen, daß diese in engem Zusammenhang mit der Fortbewegung standen. So bestimmt bei der Versicherung von Gütern den Beginn der Gefahr in der Seeversicherung § 824 HGB mit dem Zeitpunkt, in welchem die Güter zum Zwecke der Einlagerung in das Schiff vom Lande scheiden und in Anlehnung daran für die Gütertranportsversicherung § 134 VVG mit dem Augenblick, in dem die Güter von dem Frachtführer zur Beförderung, oder, wenn die Beförderung nicht sofort erfolgen kann, zur einstweiligen Verwahrung angenommen werden. Es ist hier also bereits insofern schon eine kleine Wandlung des Begriffs zu erblicken, als das Lagerrisiko, ein Gefahrenkomplex, der dem Gegenstand in seiner Ruhe droht, von der Transportversicherung mitumfaßt ist, ohne Rücksicht darauf, ob der Transport unmittelbar bevorsteht oder nicht. Damit hat das positive Recht die Tr. V. bereits auf Zeiten der Bewegungsbereitschaft ausgedehnt und es wäre nichts törichter, als aus dem Wort Transportversicherung schließen zu wollen, es müsse sich um einen

bei der Fortbewegung erlittenen Schaden handeln, wenn sie ersatzpflichtig sein soll. Dadurch erscheint aber auch die Auffassung Gierkes [1]) widerlegt, der behauptet, es könnten unter der Transportversicherung nur Ruhezustände einbezogen werden, die sich als „vorübergehend" kennzeichnen.

In Deutschland ist die Übernahme der Risiken langer Lagerung durch die Transportversicherung hauptsächlich in der Nachkriegszeit sehr verbreitet gewesen. Die Handelskreise haben diese Art der Versicherung bevorzugt, weil sie unter günstigen Bedingungen gegen billige Prämien umfassenderen Schutz gewährte als die sonst nötige Feuer- oder Diebstahlversicherung, und die Transportversicherungsgesellschaften sind diesen Wünschen, z. T. allerdings auch durch Konkurrenzrücksichten beeinflußt, weitgehend nachgekommen. Gegen dieses Geschäftsgebahren hat sich alsbald das Reichsaufsichtsamt gewendet; es hat unter der Transportversicherung nur Lagerungen bis zur Höchstdauer von 6 Wochen gedeckt wissen wollen, und weiter die Erschwerung eingeführt, daß die Lagerversicherung nur beim gleichen Versicherer genommen werden kann, der den vorausgehenden, bezw. den anschließenden Transport versichert hat. Trotzdem geht die Entwicklung der Transportversicherung dahin, sich von derartigen Hindernissen frei zu machen, ein weiterer Beweis dafür, daß sie, den seinerzeit bestehenden Verhältnissen angepaßt, mit der Entwicklung des Handels und Verkehrs gleichen Schritt halten will und daß es deshalb unrichtig ist, sie durch eine zu enge Auslegung des Begriffs in hemmende Fesseln zwängen zu wollen.

Damit, daß also bewegungsbereite Gegenstände der Transportversicherung (Tr. V.) zugänglich sind, ist aber auch zugleich das Erfordernis ausgesprochen, daß die Sachen der Bewegung fähig sein müssen. Es ist also ausgeschlossen, daß Immobilien einschließlich ihrer wesentlichen Bestandteile den Schutz einer Transportversicherung genießen können, während andererseits grundsätzlich alle Mobilien möglicher Gegenstand der Tr. V. sein können. Eine andere Frage ist natürlich die, ob die Mobilien auch tatsächlich bewegungsbereit sind; eine ganz allgemeine Entscheidung der Frage wird man nicht geben können; die Beurteilung wird immer

1) Der Begriff der Tr. V. im dentschen Recht, Berlin 1910.

die besonderen Verhältnisse des einzelnen Falles ins Auge fassen müssen. Im großen und ganzen wird man jedoch sagen können, daß die Gegenstände des Handelsverkehrs meist bewegungsbereit sein werden, während dies z. B. für die in der Wohnung aufgestellten Gegenstände des Hausrats grundsätzich nicht zutreffen dürfte.

Typisch für die Tr. V. ist ferner, daß die Gefahr, gegen die sie Schutz gewährt, nicht wie z. B. bei der Feuer- oder Einbruch-Diebstahlversicherung, durch ein bestimmtes von vorneherein feststehendes gefährliches Ereignis bezeichnet wird, sondern sich entsprechend der Natur der Transportunternehmung zu einem Komplex von mannigfachen, durchaus nicht in jeder Beziehung wesensähnlichen Gefahrensituationen ausdehnt. Der Tr. V. ist also der Grundsatz der sog. Universalität der Gefahren eigen. Die übrigen Sachschadensversicherungen gewähren Schutz gegen eine typische Gefahr oder gegen einen in sich streng abgeschlossenen Gefahrenkomplex — z. B. die Feuerversicherung: § 82 VVG: Der Versicherer haftet für den durch Brand, Explosion oder Blitzschlag entstandenen Schaden, — während die Tr. V. a l l e Gefahren deckt. Anerkannten Rechtens ist jedoch, daß diese Universalhaftung im einzelnen Fall beschränkt werden kann, daß einzelne, mehrere oder alle Gefahren bis auf eine von der Haftung ausgeschlossen werden können, ohne daß dem speziellen Versicherungsvertrag dadurch der Charakter der Transportversicherung genommen wäre. Aufgabe des konkreten Versicherungsvertrags bezw. der ihm zugrundegelegten Bedingungen ist es daher, diese Vielheit von Möglichkeiten des Schadenseintritts in einzelne, durch die Versicherung gedeckte Gefahren aufzulösen, sei es dadurch, daß der Versicherungsschutz auf gewisse, genau zu benennende Gefahren beschränkt oder von der universellen Haftung gewisse Risiken oder Risikokategorien ausgeschlossen werden. Wo eine derartige Beschränkung nicht stattgefunden hat, greift der allgemeine Grundsatz Platz, daß der Versicherer alle Gefahren trägt, die mit dem Transport als solchem verbunden sind. Diesen Grundsatz der Universalität der gedeckten Gefahren hat denn auch das VVG in prägnanter Formulierung an die Spitze seiner Bestimmungen gestellt — § 129 VVG. —; nachgebildet ist diese Vorschrift dem § 820 HGB. In die von der Praxis befolgten Bedingungen ist

dieser Grundsatz jedoch nicht übernommen worden; sie bevorzugt vielmehr durchwegs eine sachliche Begrenzung des Versicherungsschutzes.

Nach all dem möchte ich mich der von Bruck gegebenen Definition der Tr. V. anschließen, die auch dem Urteil des LG Berlin I vom 16. Okt. 1908 [1]) vorzuschweben scheint; denn das dort herausgearbeitete Erfordernis der Transportbereitschaft ist nichts anderes als die später von Bruck formulierte Bewegungsfreiheit.

Da nun nicht verkannt werden soll, daß die Bruck'sche Auffassung über die Bewegungsbereitschaft durchaus nicht allgemein anerkannt wird, so muß die Frage nach der Wirksamkeit solcher Transportversicherungs-Verträge für den Fall, daß die Richtigkeit der hier vertretenen Ansicht vor den ordentlichen Gerichten abgelehnt wird, wenigstens gestreift werden. Schon Zehnter sagt: [2]) „Versicherungsverträge sind gültig, auch wenn sie mit einer Unternehmung abgeschlossen worden sind, die die behördliche Zulassung zum Geschäftsbetrieb nicht besaß, oder der die Erlaubnis nach den Vorschriften des Gesetzes nicht hätte erteilt werden sollen. Es handelt sich hier — im VAG — überall um gewerbe- und wirtschaftspolizeiliche Bestimmungen, von denen die Legalität des Geschäftsbetriebes im ganzen, nicht aber die Gültigkeit des einzelnen Versicherungsvertrags abhängt". Zweifellos verstößt in einem solchen Fall der Versicherer gegen ein gesetzliches Verbot — § 108 — und macht sich strafbar, weil er ohne die vorgeschriebene Erlaubnis das Versicherungs-Geschäft betreibt; denn nach § 4 VAG bedürfen Versicherungs-Unternehmungen zum Geschäftsbetrieb jedes einzelnen Versicherungszweiges der Erlaubnis der Aufsichtsbehörde. Nach § 134 BGB ist nun ein Rechtsgeschäft nichtig, das gegen ein gesetzliches Verbot verstößt. Man könnte deshalb annehmen, die einzelnen Versicherungsverträge seien in einem solchen Fall nichtig. Dem ist aber nicht so; Nichtigkeit kann schon deshalb nicht eintreten, weil sich das Verbot der Strafvorschriften der §§ 108, 4 VAG nur gegen den Versicherungs**unternehmer**, nicht gegen den Versicherungsnehmer richtet, während § 134 BGB nur die Fälle treffen will, wo das Verbot sich gegen beide

1) Veröff. d. RAA 1909, Anhang S. 64.
2) Zehnter: Archiv f. bügerl. Recht, Bd. 20 S. 2.

Teile richtet; der Versicherungsnehmer verstößt aber niemals gegen ein gesetzliches Verbot. Es kann deshalb auch § 134 BGB auf Versicherungsverträge keine Anwendung finden, die eine nicht konzessionierte Versicherungsgesellschaft abschließt. Zivilrechtlich sind demnach derartige Versicherungsverträge immer gültig und der Versicherte kann in einem Schadensfall den Versicherer in Anspruch nehmen.

Die Tr.-V. ist historisch betrachtet die älteste Versicherung. Aus ihr heraus haben sich die sog. Zweige der Versicherung entwickelt. Was ihre gesetzliche Stellung anlangt, so ist sie zweifellos nur ein Teil der gesamten Schadensversicherung, und die Vorschriften, die im VVG im ersten Abschnitt für sämtliche Versicherungs-Zweige gegeben sind, sowie die allgemeinen Vorschriften des ersten Titels des zweiten Abschnitts über die gesamte Schadensversicherung finden auf die Tr. V. Anwendung, soweit sie eben nicht durch die speziellen Bestimmungen des 5. Titels ersetzt sind.

## § 4.

## Die Stellung der Automobilversicherung im Privatversicherungsrecht.

Wie schon erwähnt, hat die Frage, ob die Automobilversicherung zur Transportversicherung gerechnet werden müsse oder nicht, gar heftig die Gemüter erregt. Die Entscheidung dieses Streits ist in mehrfacher Hinsicht von ausschlaggebender Bedeutung. Ist die Fahrzeugversicherung zur Transportversicherung zu zählen, so ist sie gemäß § 116 VAG von der Staatsaufsicht befreit. Privatrechtlich würde dies bedeuten, daß auf die A. V. die speziellen Vorschriften, die das VVG für die Tr. V. aufgestellt hat, in Anwendung kommen.

Das Reichsaufsichtsamt für Privatversicherung hat sich in dieser Frage von Anfang an auf den Standpunkt gestellt, daß die Versicherung von Kraftwagen gegen Beschädigung aufsichtspflichtig sei und diese Stellungnahme hartnäckig verteidigt. In einem Rundschreiben vom 12. 3. 07 an eine Anzahl von Transportversicherungsgesellschaften hat es seine Auffassung ausführlich dar-

gelegt und damit begründet, daß die Transportversicherung ihrem Wesen und ihrer geschichtlichen Entwicklung nach durch den engen Zusammenhang mit dem Handelsgewerbe, seinen Interessen und Gefahren charakterisiert sei, daß dagegen die unterschiedslos den Interessen der Kaufleute und Nichtkaufleute dienende Autosachversicherung nicht als eine solche im Zusammenhang mit der Transportversicherung und aus ihr heraus entstandene Versicherung angesehen werden könne. Sie habe sich vielmehr aus einer ganz anderen Richtung her entwickelt und knüpfte in Deutschland in ihren ersten Anfängen an die sog. Fahrzeugkarambolageversicherung an, an die Versicherung der Wagen und Fuhrwerksbesitzer gegen die Beschädigung ihrer Fahrzeuge infolge von Zusammenstößen. Auch die Bedingungen dieser neuen Versicherungsart zeigten, daß die A. V. in keinem Zusammenhang mit der Tr. V. stehe, da sie denen der gewöhnlichen Sachschadensversicherung nachgebildet seien. Die die Automobilversicherung betreibenden Versicherungsgesellschaften setzten sich gegen diese Auffassung des Amtes energisch zur Wehr und auch die Fachwissenschaft schloß sich ihnen an. So nahmen in den Jahren 1907/08 teils auf Aufforderung durch die Gesellschaften, teils aus eigenem Antrieb die führenden Vertreter der Wissenschaft in eingehenden Gutachten zu dieser für die Versicherungsgesellschaften bedeutungsvollen Frage Stellung. Prof. Ehrenberg und Moldenhauer [1]) waren es hauptsächlich, die in ihren Abhandlungen die Stellungnahme des Amtes entschieden ablehnten und ausdrücklich und überzeugend dartaten, daß die A. V. zur Tr. V. zu rechnen und deshalb der Aufsicht des Reichsaufsichtsamtes entzogen sei. Dieser heftige Widerstand veranlaßte das Amt unter dem 8. 4. 08 [2]) zu einem neuerlichen Rundschreiben, in dem es sagt, auf das von einem namhaften Vertreter der Versicherungswissenschaft erstatteten Gutachten hin habe es das Amt für angezeigt gehalten, die ganze Frage einer neuerlichen eingehenden Prüfung zu unterziehen, zu einer Aenderung seiner Stellungnahme habe sich aber kein Anlaß ergeben. Dieses Rundschreiben bringt in langatmigen Ausführungen im wesentlichen dasselbe wie das vorhergehende und das Amt kommt darin zu dem Schluß, es müsse den Betrieb der A. V.

1) Zeitschr. f. Vers.-Wesen. 1908, S. 20 ff, S. 95 ff.
2) Veröff. des RAA 1908, S. 17 ff.

in solange als einen unbefugten ansehen, als nicht die erforderliche Genehmigung zu demselben nachgesucht und erteilt worden sei. Da trotzdem verschiedene Versicherungsgesellschaften den Betrieb der A. V. weiterführten, ohne dazu um die nach Ansicht des Amtes erforderliche Genehmigung nachgesucht zu haben, wurde gegen sie das Verfahren auf Einstellung des unbefugten Betriebes gemäß §§ 64, 73 Abs. 1 Nr. 6 VAG eingeleitet. Die Senatsentscheidung vom 16. 6. 08 [1]) gab den beteiligten Gesellschaften bei Vermeidung einer Geldstrafe auf, den Betrieb der A. V. binnen Monatsfrist einzustellen. Die Gründe führen im wesentlichen dasselbe aus wie die Rundschreiben des Amtes. Beachtlich ist aber immerhin, daß es in der Begründung heißt: „Betrachtet man die Geschäftsunterlagen der verschiedenen Arten der Tr. V., so ergibt sich, daß hier ein nach Form und Inhalt einheitliches Recht und ein in sich zusammenhängendes Gebilde vorliegt, und daß von der Versicherung der Handelswaren und des Handelsschiffes zur See bis zur Versicherung von Umzugsgut, von Möbelwagen und kleinem Bahnmaterial stets die Verhältnisse des Handelstransportwesens für den sachlichen Ausbau dieses Versicherungszweiges maßgebend waren. Dieser Auffassung steht der Umstand nicht entgegen, daß z. B. auch private Lustjachten unter Verwendung der für Handelsfahrzeuge geltenden Formulare und Bedingungen versichert werden, da es sich hier um die rein äußerliche Unterstellung dieser Versicherungen unter die Grundsätze der Transportversicherung mangels einer den Erfordernissen und der Natur solcher privaten Versicherungen besser entsprechenden Art der Versicherung handelt." Der Senatsbescheid ließ die Frage offen, inwieweit solchen Versicherungen der Charakter wirklicher Transportversicherungen zuzugestehen sei und verneinte dies jedenfalls für die A. V.; aber gerade mit Rücksicht auf diese Argumentation und das Geständnis, daß mangels einer den Erfordernissen und der Natur solcher Versicherungen besser entsprechenden Art die Versicherung von Lustjachten tatsächlich ohne gegenteilige Stellungnahme des Amtes von Transportversicherern betrieben wurde, mußte es sonderbar anmuten, ja geradezu rückschrittlich erscheinen, daß diese Vergünstigung der Fahrzeugversicherung des Automobils, damals dem Verkehrs- und Beförderungsmittel der Zukunft, nicht zuteil werden sollte, dem

1) Veröffentl. d. RAA 1908 S. 154 ff.

die Begründung selbst nicht abstreiten konnte, daß es in immer steigendem Maße zu Geschäftszwecken Verwendung findet. Das Aufsichtsamt mußte ja selbst zugeben, daß die Transportversicherung über den Rahmen des Handelsverkehrs und seiner Bedürfnisse hinausgegriffen, daß sie in dem als Transportmittel dienenden rollenden Material ein neues Feld ihrer Betätigung gefunden, daß also weder die See- noch die Landtransportversicherung jene enge Beziehung zum Handel festgehalten hat. Man denke nur daran, daß bereits in jener Zeit unter Transportversicherungspolicen Motorboote, Jachten, Möbelwagen, Eisenbahnwaggons und dergl. versichert wurden. Es ist auch nicht richtig, wenn der Senat aus der Ausgestaltung der Bedingungen für die A. V. das Vorliegen einer Transportversicherung verneinen will, weil diese nicht denen der Transportversicherung, sondern denen der gewöhnlichen Schadensversicherung angeglichen seien; denn es ist klar, daß die Bestimmungen, die sich auf die Versicherung von Seefahrzeugen bezogen, nicht unmittelbar auf Landfahrzeuge übertragen und angewendet werden konnten; sie mußten eben den Erfordernissen des Landverkehrs angepaßt werden.

Durch diese neuerliche Stellungnahme zugunsten des Amtes wurde der Gegensatz der Meinungen nur noch stärker und man sehnte fast eine Erledigung der Streitfrage durch höchstrichterliche Entscheidung herbei. Da gab ein merkwürdiger Fall hierzu Veranlassung: Die preußische Stempelsteuerbehörde stellte anläßlich einer Revision bei einer Kölner Gesellschaft fest, daß für die A. V. die gemäß dem preußischen Stempelsteuergesetz von 1895 vorgeschriebene Steuer nicht entrichtet wurde. Nach diesem Gesetz sind Transportversicherungen stempelsteuerfrei. Als von der betreffenden Firma geltend gemacht wurde, daß es sich bei der A. V. doch um eine Transportversicherung handle und sie daher zur Stempelsteuerentrichtung nicht verpflichtet sei, nahm das Amt den bereits genügend erörterten Standpunkt ein und klagte gegen die Gesellschaft auf Zahlung der Steuer. Die Klage, die von den Prozeßbeteiligten wegen der prinzipiellen Bedeutung der Frage bis vor das Reichsgericht getrieben wurde, wurde schließlich durch Urteil vom 8. 2. 1910 – RGZ 72, 418 ff – abgewiesen. Damit wurde festgestellt, daß die A. V. im Sinn der Tarifstelle 70$^{e}$ des

preußischen Stempelsteuergesetzes, ja noch mehr, daß sie überhaupt im Sinn des bürgerlichen Rechts als Transportversicherung anzusehen sei. Denn die Begründung sagt ausdrücklich: „daß der Begriff der Tr. V. vom Stempelsteuergesetz in einer besonderen, vom bürgerlichen Recht abweichenden Bedeutung verstanden worden sei, erhellt weder aus dem Wortlaut der Vorschrift, noch aus deren Entstehungsgeschichte". Das Reichsaufsichtsamt war damit mit seiner Ansicht geschlagen; seither behandelt es die A. V. als Transportversicherung; es glaubte, wie es sich ausdrückt [1]), sich in dieser Angelegenheit einer Durchführung des eigenen Standpunkts enthalten zu sollen, da eine Verschiedenheit der Auffassung zwischen Gerichten und Verwaltungsbehörden vom praktischen Standpunkt aus zu Unzuträglichkeiten führen würde.

Wenn ich die von Bruck für die Tr. V. gegebene Definition zugrunde lege, so ist ganz zweifellos, daß die A. V. unter die Tr. V. fallen muß; denn auch er faßt unter sie, wie bereits kurz ausgeführt, nicht nur die Gegenstände die transportiert werden, sondern auch die Transport m i t t e l selbst.

Dem Standpunkt des Reichsgerichts im RGZ Bd. 72 S. 418 ff. ist auch der Reichsfinanzhof [2]) beigetreten; er erwähnt hierbei auch, daß sogar die sog. Baugefahrversicherung, die Versicherung von im Bau befindlichen Schiffen und Brücken, unter die Transportversicherung zu rechnen sei, und zwar deshalb, weil hier die Konstruktionsteile sich bis zur Anbringung an den für sie bestimmten Platz in Bewegung, oder, wie Hagen in Ehrenberg's Handbuch sich ausdrückt, „in einem Ausnahmezustand mit gesteigerter Gesamtgefahr" sich befänden. Ueberall ist also der zweifellos dem Sinn des Gesetzes und den Verkehrsbedürfnissen entsprechende unverkennbare Zug festzustellen, den Begriff der Tr. V. möglichst weit auszudehnen. Die Veranlassung hiezu ist eben in § 116 des VAG zu suchen, nach dem die Aktien-Gesellschaften soweit sie sich mit Tr. V. befassen, von der Aufsicht des Reichsaufsichtsamts befreit sind. Auch der Umstand, dass die Tr. V. steuerlich begünstigt ist, muß als Ursache für die Ausdehnungsbestrebungen anerkannt werden.

---

1) Veröff. des RAA 1910. S. 210.
2) Entsch. Bd. 15. S. 326 ff.

Seit dieser denkwürdigen Entscheidung des Reichsgerichts wird die A. V. auch in der Praxis der Gerichte ziemlich allgemein als Transport-Versicherung behandelt. Damit hat aber auch seine Bestätigung gefunden, was Ehrenberg über ihr Wesen in der Zeitschrift für Versicherungswesen ausgeführt hat. In diesem Zusammenhang verdient aber immerhin Beachtung das Urteil des OLG Köln vom 16. 6. 26 [1]), das zwar zugibt, daß sich unter Umständen die Automobilversicherung als Tr. V. darstellen kann, aber nicht jede Automob.-Versicherung als Tr. V. werten will. Es sagt, es komme darauf an, was die Parteien bei Abschluß des Versicherungsvertrags gewollt haben, insbesondere gegen welche Gefahren Schutz gewährt werden sollte; nur wenn als solche die mit der Bewegung oder Bewegungsbereitschaft verknüpften vorwiegend ins Auge gefaßt waren, handle es sich um eine Tr. V.; es müsse sich also im Gegensatz zu der in der wirtschaftlichen Natur der Sache selbst begründeten Gefahr um einen Ausnahmezustand mit gesteigerter Gesamtgefahr handeln. Da aber in dem hier als Sachverhalt zugrunde liegenden Fall neben Betriebs-Unfällen nach der Police auch Brand, Explosion des Benzinbehälters, Kurzschluß und Diebstahl zu den Gefahren gehörten, die gedeckt werden sollten, komme für die Befreiung der beklagten Versicherungsgesellschaft von der übernommenen Haftpflicht nicht § 130 Abs. I, sondern der allgemeine § 61 VVG in Frage. Damit spricht aber das angeführte Urteil nichts anderes aus, als daß es die hier in Frage kommende Versicherung des Automobils für eine Sachversicherung, dagegen nicht für eine Tr. V. halte. Denn es lehnt es im vorliegenden Falle ab, daß der Ausschluß der Haftung des Versicherers sich nach der für die Transportversicherung geltenden speziellen Vorschrift des § 130 bestimmt, und verlangt, daß er nach dem den allgemeinen Grundsatz der gesamten Schadensversicherung aussprechenden § 61 VVG behandelt wird. Für die Entscheidung dieser Frage ist demnach nur von Bedeutung, ob die in Frage stehende Versicherung als Transportversicherung angesehen werden kann oder nicht. Es ist zwar richtig, daß für die Auslegung eines Versicherungsvertrages es im wesentlichen darauf ankommt, was die Parteien bei Abschluß des Vertrages gewollt haben; denn auch das Versicherungsrecht richtet sich als

1) Veröffentl. des RAA 1927, Anhang S. 67 (Nr. 1712.)

Teil des gesamten bürgerlichen Rechts nach dessen allgemeinen Grundsätzen. Wenn aber das OLG Köln seiner Entscheidung schon die Bruck'sche Definition der Tr. V. zugrunde legt, so muß es daraus auch die Konsequenzen ziehen und darf nicht auf halbem Wege stehen bleiben. Daß der Tr. V. der Grundsatz der Universalität der Gefahren eigen ist, ist in § 3 bereits genügend erörtert worden und wenn die Police die Gefahr des Diebstahls des Fahrzeugs oder einzelner Teile davon deckt, so ist dies zwar eine Gefahrenquelle, für welche die Bewegung oder Bewegungsbereitschaft des Autos an sich ohne Bedeutung ist; es liegt ja auch in der natürlichen Beschaffenheit des Schiffes oder der Güter begründet, daß sie gestohlen werden können, und trotzdem erstreckt das Gesetz die Transportversicherung auch auf diese Gefahr; daß sie durch die Versicherungsbedingungen ausgeschlossen werden kann, ist dabei ohne Belang. Um eine Tr. V. annehmen zu können, ist doch nicht wesentlich, daß die gedeckte Gefahr eine Folgeerscheinung des „Ausnahmezustandes mit gesteigerter Gesamtgefahr" ist, daß sie also an dem versicherten Gegenstand nur eintreten kann, wenn er sich im Zustand der Bewegung oder Bewegungsbereitschaft befindet. Niemand wird es einfallen, von zwangsweisen, z. B. durch Reparaturen veranlaßten Ruhezuständen, in denen die Versicherung weiterläuft, abgesehen, einen Kraftwagen bei den bestehenden hohen Prämien gegen alle möglichen Gefahren zu versichern, wenn er nicht betriebsfähig ist. Ist aber das Auto betriebsfertig und damit auch meist erst die in der Police mit versicherte Gefahr einer Explosion des Benzinbehälters vorhanden, dann ist es erst recht bewegungsbereit und es kommt nicht darauf an, ob es augenblicklich als Verkehrsmittel benützt wird oder nicht. Es kann also keinem Zweifel unterliegen, daß auch in diesem Fall eine Transportversicherung vorgelegen ist; deshalb hätte sich hier auch der Haftungsausschluß der Versicherers nach § 130 Abs. I VVG richten müssen[1]).

Ich muß dem angeführten Urteil insofern beistimmen, als es sagt, daß nicht jede Versicherung eines Automobils notwendig als Tr. V. zu werten ist. Ein derartiger Fall scheint der Ent-

1) Derselben Ansicht auch Pfeiffer: in Jur. Rundsch. f. d. Privatvers. 1926, Nr. 19, S. 268; siehe übrigens auch § 8 I.

scheidung des OLG. Hamburg vom 13. 4. 17[1]) zugrunde zu liegen. Dort hatte der Besitzer einer Benzinkraftdroschke gegen Feuer-, Blitz-, Explosion- und Selbstentzündungsschäden, also gegen einen Gefahrenkreis Versicherung genommen, den § 82 VVG als den Typus der Feuerversicherung hinstellt. Daß hier lediglich e i n e Gefahr bezw. e i n einheitlicher Gefahrenkreis Gegenstand der Versicherung ist, würde an sich die Annahme einer Tr. V. nicht ausschließen. Wenn auch die Tr. V. grundsätzlich gegen alle, in den meisten abgeschlossenen Verträgen gegen eine Vielheit von Gefahren Deckung gewährt, so kann doch, wie bereits ausgeführt, der einzelne Vertrag alle Gefahren bis auf eine von der Haftung des Versicherers ausnehmen, selbst dann, wenn diese eine noch gedeckte Gefahr für sich allein gewöhnlich Gegenstand eines besonderen Versicherungszweiges der Schadensversicherung, z. B. der Feuer- oder Diebstahlsversicherung ist. Um derartige Versicherungen in das System der Schadensversicherung einordnen zu können, kommt es lediglich darauf an, was die Parteien vereinbart haben, welche Gefahr sie hauptsächlich der Versicherung unterwerfen wollten. Da aber im bezeichneten Fall alle Umstände darauf hindeuten, daß die Parteien ohne Rücksicht auf die Transportgefahr nur das Feuerrisiko decken wollten, worauf auch die Bezeichnung der Police als Feuerpolice hinweist, handelt es sich hier um eine Feuerversicherung im Sinn der §§ 81 ff. VVG. und die Revision des Angeklagten ist vom Strafsenat des OLG zu Recht verworfen worden.

Gegenüber dem bis jetzt Aufgeführten ist von mehr untergeordneter Bedeutung die Frage, ob die A. V. unter § 187 oder unter § 188 VVG fällt. § 187 befreit die Tr. V. von Gütern von den im VVG vorgesehenen Beschränkungen der Vertragsfreiheit, während es § 188 kaiserlicher Verordnung überläßt – das ist jetzt gemäß § 4 des Übergangsgesetzes vom 4. 3. 1918 und Art. 178 R V der Verordnung des Reichspräsidenten –, daß bei Versicherung von Schiffen gegen die Gefahren der Binnenschiffahrt die Beschränkungen der Vertragsfreiheit ganz oder teilweise außer Anwendung bleiben. Entsprechend der angeführten Reichsgerichtsentscheidung könnte man nun annehmen, daß die Automobil-

1) Veröffentl. des RAA 1917, Anhang S. 71; LZ. 1917, S. 942, 12.

versicherung, die doch grundsätzlich zur Transportversicherung zu rechnen ist, auch unter die Tr. V. „von Gütern" fallen müsse und deshalb in der Vertragsfreiheit nicht beschränkt werden könne. Zu dieser Frage nehmen Hager-Bruck [1]) folgendermaßen Stellung: Die Vertragsfreiheit besteht für die Tr. V. von Gütern, nicht dagegen für die Versicherung von Transportmitteln. Auch der Josef'sche Kommentar scheint diesen Standpunkt zu vertreten. Dieser Auffassung ist zweifellos beizustimmen; die A. V. fällt als Versicherung eines Transportmittels unter § 188 VVG und es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß das Gesetz diese Regelung gewollt hat. Wenn man auch nicht wird bestreiten können, daß unter Gütern in des Wortes allgemeinster Bedeutung, besonders vom wirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet, neben den Gegenständen, die transportiert werden, auch die Transportmittel zu verstehen sind, so trifft dies jedenfalls nicht für die Auslegung der fraglichen Bestimmungen zu. Denn sonst hätte es keinen Sinn, daß das Gesetz unter dem Abschnitt Tr. V. die Versicherung von Gütern und die Versicherung von Schiffen allgemein nebeneinander behandelt, soweit nicht eine gesonderte Regelung im Wesen der einzelnen Art begründet liegt, während die Schlußbestimmungen ausdrücklich unterscheiden und in § 187 von der Versicherung von Gütern, in § 188 von der Versicherung von Schiffen sprechen. Das Gesetz macht also selbst eine scharfe Cäsur in der Tr. V. und trennt sie in eine Tr. V. von Gütern und in eine solche von Schiffen. Daraus, daß § 188 nur die Versicherung eines Schiffes erwähnt und nicht allgemein von der Versicherung eines Transportmittels spricht, darf man nicht den Schluß ziehen, daß nun die A. V. eben unter die Versicherung von Gütern fallen müsse. Die Bestimmungen über die Transportversicherung erwähnen ja überhaupt nirgends die Versicherung des Automobils und trotzdem zählt sie die Praxis zur Tr. V. Wenn sie aber nun schon darunter fällt, dann muß sie vernünftigerweise auch dorthin gerechnet werden, wo sich für sie die Möglichkeit einer Anlehnung an eine bereits gesetzlich festgelegte paralelle Regelung ergibt. Eine solche Bestimmung ist für ein Transportmittel wie es das Auto ist, in § 188 für das Schiff getroffen worden. Auch die Entstehungsgeschichte des § 187 [2]) zeigt, daß der Ausdruck „Güter" die Transportmittel

1) Auflage 1920, § 187, Anm. 2 a, S. 477, ähnlich Zehnter § 187 Anm. 1, S. 244.
2) Gerhard-Hagen: Kommentar zum VVG, Berlin 1908, S. 768.

nicht mit umfassen wollte; die erste Reichstagsvorlage hatte die Tr. V. insgesamt — für Schiffe und für Güter — von den zwingenden Vorschriften des Gesetzes ausgenommen, wollte es aber kaiserlicher Verordnung überlassen, die Beschränkungen der Vertragsfreiheit ganz oder zum Teil auf die Tr. V. von Schiffen zu übertragen. Hiegegen wandte man nun ein, daß bei der Kaskoversicherung viele Tausend von kleinen Schiffen in Frage kämen, die wegen ihrer geringen Geschäftsgewandtheit des Schutzes ebenso bedürften wie das große Publikum bei der Feuerversicherung; der Gesetzgeber trug diesem Bedenken Rechnung und befreite entgegen dem ersten Entwurf in § 187 die Tr. V. von Gütern von den gesetzlichen Beschränkungen, während er in § 188 die Befreiung der Versicherung von Schiffen kaiserlicher Verordnung überließ.

Die A. V. unter die Tr. V. von Gütern rechnen zu wollen, geht auch schon deshalb nicht an, da das Auto seinem Wesen und seiner Bestimmung nach Transportmittel ist und nur ausnahmsweise einmal selbst Gegenstand eines Transportes sein kann. Die aufgeworfene Frage beschäftigte auch das Reichsgericht. In dem dem Urteil vom 5. 2. 15.[1]) zugrundeliegenden Fall waren zwei Lastautomobile gegen die typischen Gefahren der Tr. V. versichert und während der Versicherungsdauer durch Brand zerstört worden. Die Versicherungsbedingungen sahen eine kurze Frist für die Geltendmachung des Schadens vor; innerhalb dieser Frist wurde vom Versicherungsnehmer der Rechtsweg nicht beschritten. Als er nach Ablauf der Frist Klage erhob, wandte die Gesellschaft Verjährung ein und bezog sich auf ihre allgemeinen Versicherungsbedingungen. Das Reichsgericht entschied, daß die Gesellschaft sich darauf nicht berufen könne, weil die Automobilversicherung als Transport m i t t e l versicherung unter § 188 VVG falle und mangels einer dem § 188 entsprechenden Verordnung die Verjährungsfristen des § 12 VVG nicht abgeändert werden könnten.

Wenn ich das Ergebnis dieser Ausführungen zusammenfasse, so komme ich zu dem Schlusse, daß die Transportmittelversicherung, d. h. außer der Schiffskörperversicherung die Automobil-Kasko-

1) Veröffentlichungen des RAA 1915, Anhang S. 35; RGZ. 86, 215 ff.

Versicherung und auch die Luftfahrzeugversicherung als Tr. V. anzusehen sind, auch insoweit sie sich auf Ruhezustände der versicherten Sache beziehen und diese als mitversichert gelten.

In Versicherungslehre und Praxis ist es allgemein üblich, die gesamte Privatversicherung in drei große Gruppen einzuteilen, man unterscheidet;

1. die Personenversicherung,
2. die Sach- oder Schadensversicherung,
3. die Vermögensversicherung

und zählt

zu 1.) die Lebens-, Kranken-, Invaliden-, Unfallversicherung,

zu 2.) die Feuer-, Transport-, Hagel-, Viehversicherung,

zu 3.) die Kredit-, die Haftpflichtversicherung.

Unbestritten ist weiter, daß die Automobilunfallversicherung in die Personenversicherung, die Autohaftpflichtversicherung in die Vermögensversicherung einzuteilen ist. Wenn nun die Automobil-Kasko-Versicherung zur Tr. V. und damit zur Sachschadenversicherung zu rechnen ist, so kommt man zu dem Ergebnis, daß die das gesamte Autorisiko deckenden drei Versicherungsarten je einer der großen Gruppen der Privatversicherung angehören.

# II. Abschnitt.

## Die Grundlagen der Automobilversicherung nach dem Versicherungsvertragsgesetz.

### § 5.

### Die Anwendbarkeit der Bestimmungen der Transportversicherung auf die Automobilversicherung.

Mit dem Reichsgericht [1]) ist als richtig anzunehmen, daß das VVG im 5. Titel nicht ganz allgemein die Transportversicherung aller Transportmittel, auch der Landtransportmittel, geregelt hat. Eine Regelung hat vielmehr nur gefunden die Transportversicherung „von Gütern" und außerdem die Transportversicherung „von Schiffen gegen die Gefahren der Binnenschiffahrt". Die Versicherung der Landtransportmittel wurde der Regelung der Parteien überlassen. Durch vertragliche Abreden können nun die Bestimmungen des VVG beeinflußt werden; grundsätzlich ist folgendes festzuhalten: die Vertragsfreiheit wird durch das Gesetz in vielfachen Beziehungen beschränkt; andererseits gelten in Ermangelung besonderer vertraglicher Bestimmungen die gesetzlichen Vorschriften. Aus diesen Gründen ist es auch von Bedeutung, die besonderen Vorschriften der Tr. V. daraufhin zu prüfen, ob und inwieweit sie auf die A. V. Anwendung finden können.

I. Für die Entscheidung der Frage muß man m. E. davon ausgehen, unter welchem Gesichtspunkt die A. V. in die Transportversicherung einbezogen wurde. Lehrmeinung und Praxis sind sich nun seit der Entscheidung des Reichsgesetzes vom 10. 2. 10 darüber einig, daß die A. V. als Landtransportmittelversicherung der Seeversicherung und der Versicherung von Schiffen gegen die Gefahren

1) RGZ 86, 218 ff.; 72, 424 ff.

der Binnenschiffahrt verwandt und deshalb auch als Tr. V. anzusprechen sei. Dementsprechend müssen für eine etwaige Anwendbarkeit auf die A. V. von vorneherein alle diejenigen Bestimmungen ausscheiden, die von der Tr. V. von Gütern handeln. Dies sind die Vorschriften der §§ 131, 134 bis 137, 140, 142, 187 Abs. I. Mithin gelten die Beschränkungen der Vertragsfreiheit auch für die Fahrzeugversicherung, soweit sie nicht durch im Rahmen des § 188 ergangene Verordnung außer Anwendung bleiben.

II. Die übrigen in dem Abschnitt über die Tr. V. enthaltenen Bestimmungen regeln die Versicherung von Schiffen. Unter ihnen können für die Automobilversicherung diejenigen Vorschriften nicht in Betracht kommen, die ihre Grundlage in der Eigenart der Schiffe, ihrer Versicherung und der mit ihnen verbundenen besonderen Gefahren haben. Hierher gehören die Vorschriften des § 133, der die Beiträge zur großen Haverei unter die Versicherung miteinbezieht, des § 138, der Beginn und Ende der Versicherung für die hauptsächlich nur bei der Schiffsversicherung vorkommenden Fälle regelt, daß Deckung nur für eine bestimmte Reise genommen ist, des § 139, der das Versicherungsverhältnis verlängert, wenn ein auf Zeit versichertes Schiff sich bei Ablauf der vereinbarten Versicherungszeit noch unterwegs befindet, und des § 143 VVG. Unmöglich auf die A. V. zu übertragen ist ferner die Bestimmung des § 147, die für den Fall, daß eine unter Deckung genommene Reise teils zur See, teils auf Binnengewässern oder zu Land zur Ausführung kommt, im Interesse einer übersichtlicheren Rechtslage die Vorschriften des HGB über die Seeversicherung auf die ganze Reise einheitlich Anwendung finden läßt.

III. Sind aus den beiden angeführten Gesichtspunkten heraus schon eine Reihe von Bestimmungen der Tr. V. als auf die A. V. unmöglich anwendbar weggefallen, so bedarf es bei den übrig bleibenden Vorschriften jeweils einer Einzelprüfung, ob sie auf die Fahrzeugversicherung ohne weiteres übertragen werden können. Soweit sie hier nicht aufgeführt sind, steht ihrer Anwendung nichts entgegen.

1.) Wie in § 8 unter I) des Näheren auszuführen sein wird, bin ich der Auffassung, daß § 130 Satz 1 VVG, der die Leistungsfreiheit des Versicherers dann eintreten läßt, wenn dieser einen

Schaden vorsätzlich oder fahrlässig – auch durch leichte Fahrlässigkeit – verursacht hat, auf die A. V. unmittelbar anzuwenden ist; er beruht, wie Gottschalk sagt, [1]) nicht auf Eigentümlichkeiten des See- oder Binnenschiffahrtsrechts oder der Binnenschiffahrt im Allgemeinen, sondern auf der Erwägung, daß derjenige, der mit einem Transportmittel sich im Verkehr zu Wasser oder zu Land fortbewegt, ganz besondere Vorsicht wegen der damit verbundenen Gefährdung anderer Menschen, Transportmittel oder sonstiger Sachen aufwenden muß.

2.) Sehr zweifelhaft dagegen erscheint die Anwendbarkeit des § 130 Satz 2. Diese Bestimmung regelt das sog. nautische Verschulden und macht für einen daraus entstandenen Schaden den Versicherer ersatzpflichtig, außer wenn dem Versicherungsnehmer eine bösliche Handlungsweise zur Last fällt. Gottschalk [2]) verneint die Anwendbarkeit in seinen aus der geschichtlichen Entwicklung dieser Bestimmung überzeugend begründeten Ausführungen. Pfeiffer [3]) glaubt, man könne statt des in § 130 Satz 2 erwähnten Transportmittels „Schiff" ruhig den Begriff „Automobil" setzen, ohne gegen den Sinn dieser Vorschrift zu verstoßen. Er kommt deshalb zu einer analogen Anwendbarkeit der erwähnten Bestimmung auf die A. V. Die Enstehungsgeschichte des § 130 lehrt nun, meine ich, gerade das Gegenteil. Die fragliche Vorschrift beruht auf den besonderen Verhältnissen des Schiffahrtsrechts. Während es dort zu den Ausnahmen gehört, daß der Schiffseigner sein Schiff selbst als Schiffer führt, ist beim Automobil gerade das Umgekehrte der Fall; hier lenkt der Automobilbesitzer, abgesehen von den Fällen, wo es sich um den gewerbsmäßigen Betrieb von Droschkenunternehmungen handelt, seinen Kraftwagen meist selbst. Weiter muß hingewiesen werden auf die ganz verschieden geartete Beschaffenheit der Transportwege und die hierdurch bedingte Verschiedenheit der Gefahrenmöglichkeit. Erfahrungsgemäß kommen nun die meisten Kaskoschäden gerade bei der Führung des Kraftfahrzeuges vor. Eine analoge Anwendung des § 130 Satz 2 könnte leicht dem Versicherungsnehmer Anreiz zu einer sorgloseren Führung geben. M. E. muß man mit Gottschalk deshalb verneinen,

1) Jur. Rundschau für die Priv.-Versicherung 1926, S. 142.
2) a. a. O. S. 143.
3) Juristische Rundschau f. d. Privatversicherung 1926 S. 63 ff, Zeitschr. f. Vers.-Wesen 1926, S. 246 ff.

daß § 130 Satz 2 auf die A. V. anzuwenden sei, wenn anders die Grundregel des § 130 Satz 1 in der A. V. nicht ihre Bedeutung verlieren soll. Sonst müßte man zu dem Ergebnis kommen, daß in verschiedenen Fällen selbst die grobe Fahrlässigkeit des Versicherungsnehmers die Leistungspflicht des Versicherers nicht ausschliesse.

3. Zu verschiedenen Ergebnissen kommen die Schriftsteller auch bezüglich der Anwendbarkeit des § 132 VVG. Nach dieser Bestimmung soll der Versicherer nicht für einen Schaden haften, der daraus entsteht, daß das Schiff in einem nicht fahrtüchtigen Zustand oder nicht gehörig ausgerüstet oder bemannt die Reise antritt. Pfeiffer lehnt die Anwendbarkeit ab, bleibt aber zweifelnd, Gottschalk wendet an. Mehr als das gesamte übrige bürgerliche Recht ist das Versicherungsvertragsrecht auf dem Grundsatz von Treu und Glauben aufgebaut. Auf diesem Grundgedanken beruht insbesondere die Vorschrift des § 132, die es als unbillig erachtet, den Versicherer dann haften zu lassen, wenn der Versicherungsnehmer eine Reise mit einem Fahrzeug unternimmt, das sich in einem solchen Zustand befindet, daß der Eintritt eines Versicherungsfalles als fast sicher zu erwarten ist. Vor einer Haftung für derartige Fälle will § 132 den Versicherer schützen. Für die fast an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit des Eintritts des Schadensereignisses scheint mir kein Unterschied zu bestehen, ob es sich nun um ein nicht ordnungsgemäß ausgerüstetes Automobil oder um ein nicht fahrtüchtiges Schiff handelt. Ein vernünftiger Grund für die Nichtanwendbarkeit dieser Bestimmung ist deshalb nicht ersichtlich. Dafür, daß ein Auto in nicht fahrtüchtigem Zustand eine Reise angetreten hat, läßt sich ein Fall leicht denken; ein solcher muß m. E. dann als vorliegend erachtet werden, wenn der Automobilist trotz denkbar schlechter Bereifung eine größere Tour unternommen hat. Wird. z. B. ein Kraftwagen von einem Führer gelenkt, der für die betreffende Wagenklasse einen Führerschein nicht besitzt, so steht nach meinem Dafürhalten nichts der Annahme entgegen, daß das Automobil nicht richtig bemannt ist.

4. Als Versicherungswert bestimmt § 141 den Wert, den das Schiff bei Beginn der Reise hat. Diese Vorschrift ist grundsätzlich anwendbar, wenn auch praktisch bedeutungslos deshalb, da hier-

über alle Versicherungsbedingungen Bestimmungen enthalten und abweichend von § 141 als Versicherungswert meist den gemeinen Wert des Fahrzeugs oder seiner Teile am Tage des Schadens — Zeitwert — bezeichnen.

5. § 144 schreibt vor, daß Aufwendungen, die der Versicherungsnehmer gemäß § 62 zur Abwendung oder Minderung des Schadens macht, sofern er sie für geboten halten durfte, dem Versicherer ohne Rücksicht darauf zur Last fallen, ob sie zusammen mit der übrigen Entschädigung die Versicherungssumme übersteigen. Der Grundsatz des § 50, daß der Versicherer nur bis zur Höhe der Versicherungssumme haftet, erleidet bereits durch § 63 eine Ausnahme. Durch § 144 Abs. 1 wird er noch weitergehend durchbrochen, indem hier alle vom Versicherungsnehmer notwendig aufgewendeten, also nicht bloß die auf Weisungen des Versicherers beruhenden Rettungskosten ohne Rücksicht auf die Höhe der Versicherungssumme dem Versicherer zur Last gelegt werden. Diese Bestimmung gilt sowohl für die Transportversicherung von Gütern wie von Schiffen, beruht überhaupt auf der Eigenart der Tr. V. und ist deshalb auch auf die A. V. anzuwenden.

6. Das gleiche gilt bezüglich des § 145, der dem Versicherer nach Eintritt des Versicherungsfalles das Recht gibt, sich durch Zahlung der Versicherungssumme von allen weiteren Verbindlichkeiten zu befreien – sog. Abandon des Versicheres —.

7. Auch der Anwendung des § 146 auf die Kraftfahrzeugversicherung stehen Bedenken nicht entgegen; er legt dem Versicherungsnehmer die Pflicht auf, jeden Unfall dem Versicherer unverzüglich anzuzeigen, auch wenn dadurch ein Entschädigungsanspruch für ihn nicht begründet wird, sofern nur der Unfall für die vom Versicherer zu tragende Gefahr von Erheblichkeit ist.

8. Gemäß § 148 findet die Vorschrift des § 67 Abs. I Satz 2 auf die Tr. V. keine Anwendung. Wenn die A. V. schon Tr. V. ist, dann muß diese Bestimmung auch für sie gelten. Demnach kann der Übergang der Ersatzansprüche auf den Versicherer auch zum Nachteil des Versicherungsnehmers geltend gemacht werden.

9. Ähnlich wie im Falle des § 130 Satz 2 steht es hinsichtlich des § 129 Abs. II Satz 2; er macht den Versicherer auch haftbar für den Schaden, den der Versicherungsnehmer infolge eines Zusammenstoßes dadurch erleidet, daß er den einem Dritten zugefügten Schaden zu ersetzen hat. Die Bestimmung beruht auf den besonderen Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes über den Zusammenstoß von Schiffen und ist deshalb ebensowenig wie § 130 Satz 2 auf die A. V. anwendbar.

## § 6.

## Der Versicherungsvertrag und das Versicherungsverhältnis.

Der Versicherungsvertrag hat sich rechtlich aus dem Seedarlehen, dem sog. foenus nauticum entwickelt, das auf dem Gedanken beruhte, daß nach glücklicher Beendigung des Seetransports das Darlehen mit Zinsen zurückzuzahlen war, während es bei Totalverlust des Schiffes verfiel. Der Gläubiger trug also die Gefahr der Seereise. Seit der Mitte des 15. Jahrhunderts ist in der Praxis überall die Anerkennung des Versicherungsvertrages als eines selbständigen erlaubten Rechtsgeschäftes durchgedrungen. Für die Entwicklung kommt bis weit in das 17. Jahrhundert hinein nur das Seeversicherungsrecht in Betracht, das in den Statuten der italienischen Handelsstädte, später in Spanien und schließlich umfassend durch die niederländische Gesetzgebung geregelt wurde. Noch heute erinnert an diese Entwicklung die Bezeichnung der Vertragsurkunde als Police.

I. Nach Hager-Bruck [1]) ist der Versicherungsvertrag zu definieren als ein selbständiges, entgeltliches Rechtsgeschäft, kraft dessen der eine Teil — Versicherungsnehmer — für sich oder einen anderen zwecks Deckung eines künftigen Bedarfs von dem anderen Teil — Versicherer — für einen bestimmten Ereignisfall oder Zeitpunkt eine Leistung zugesichert bekommt, und bei dem die Leistung des einen oder des anderen Teiles nach Höhe oder Zeitpunkt von ungewissen Umständen abhängt. Ehrenberg nennt

1) Kommentar, Anm. 2 zu § 1.

den selbständigen Vertrag, durch den sich jemand gegen Entgelt verpflichtet, im Falle des Eintritts einer im Vertrag bestimmten ungewissen Tatsache den dadurch verursachten Schaden zu ersetzen, dann einen Versicherungsvertrag, wenn er — der Versicherer — derartige Verträge planmäßig im Großen abschließt. Cosack [1]) sagt, daß die dem Versicherungsvertag eigenen Merkmale sich nicht gut in einer einzigen Formel zusammenfassen lassen, und die beiden gegebenen umständlichen Definitionen deuten auf die Richtigkeit dieser Behauptung hin; dies bestätigt ferner, daß Ehrenberg selber die Unvollkommenheit seiner Definition zugeben muß, weil auch bei ihr „die vereinzelt abgeschlossene Seeversicherung zu Unrecht ausgeschlossen, der Lotteriespielvertrag — wegen seiner Planmäßigkeit — zu Unrecht eingeschlossen bleibe." Man müsse diese beiden eben als positive Ausnahmen ansehen. Sicher ist jedenfalls folgendes:

1. Das auf vertraglicher Grundlage beruhende Rechtsverhältnis muß selbstständig und entgeltlich sein; bloße Nebenabreden zu einem anderen Vertrag lassen also einen Versicherungsvertrag nicht entstehen. Ist der Vertrag unentgeltlich abgeschlossen, so liegt nie eine Versicherung, sondern eine Schenkung vor.

2. Die Leistung des Versicherers muß von dem Eintritt eines bestimmten ungewissen Ereignisses, des sog. Versicherungsfalles abhängig sein; ist der Eintritt dieses Ereignisses gewiß, so muß wenigstens über die Art oder den Zeitpunkt Ungewißheit bestehen. Es genügt jedoch, daß die Ungewißheit nur eine bei den Parteien vorliegende subjektive, nicht eine objektive ist.

3. Durch den Eintritt des Versicherungsfalles muß für den Versicherungsnehmer Schaden entstanden sein. Dies gilt wenigstens für die hier in Frage stehende Schadensversicherung.

Die Rechtsnatur des Versicherungsvertrages ist bestritten; früher versuchte man ihn unter eine bereits bekannte Vertragskategorie zu bringen; mit Ehrenberg wird man wohl annehmen müssen, daß er eine eigene Vertragsart darstellt.

1) Lehrbuch des Handelsrechts, 1910, § 162, S. 546.

II. Wesentliche Bestandteile des Versicherungsvertrages sind:

1. Die Gefahr, das Risiko, d. h. diejenigen Umstände, von welchen die Leistungspflicht des Versicherers abhängig gemacht ist. Gemeint sind damit alle diejenigen Ereignisse und Zustände, deren Eintritt die Leistung des Versicherers auslösen. Die Gefahr ist für die Versicherung von grundlegender Bedeutung. Daher entbehrt der Vertrag von vorneherein der Wirksamkeit oder verliert sie nachträglich, wenn die Gefahr von Anfang an ausgeschlossen ist oder nachträglich wegfällt. Von der Größe der Gefahr hängt auch die Höhe der Prämie ab. Die Festsetzung der gedeckten Gefahr ist Sache des Vertrages, insbesondere der Versicherungsbedingungen. Das Gesetz hat aber die den einzelnen Versicherungszweigen typischen Gefahren normiert; es geht dabei von dem Grundsatz der Spezialität aus und bestimmt für jeden Versicherungszweig die ihm eigene einzelne Gefahr, bezw. einen bestimmten Gefahrenkomplex. Nur für die Tr. V. gilt, ihrem Wesen entsprechend ebenso wie für die Seeversicherung, der Grundsatz, der Universalität der gedeckten Gefahren. So bleibt es der Vereinbarung der Parteien vorbehalten, im einen Fall den vom Gesetz aufgestellten Gefahrenkreis zu erweitern, im anderen Fall bestimmte Gefahren von der Haftung des Versicherers auszuschließen.

2. Das Objekt der Versicherung; man versteht darunter dasjenige wirtschaftliche Gut – evtl. auch diejenige Person, so z. B. bei der Lebensversicherung –, worauf sich die Versicherung bezieht. Die Vereinbarung über den zu versichernden Gegenstand kann verschieden gehandhabt werden, entweder dadurch, daß er unmittelbar benannt wird, so z. B. „Automobil"-Versicherung oder dadurch, daß er in irgend einer, meist räumlichen Beziehung zu einer anderen Sache bezeichnet wird, z. B. das im Betrieb befindliche Warenlager oder die an Bord befindlichen Güter.

3. Da die Schadensversicherung den Ausgleich für ein Vermögensgut bezweckt, das durch den Versicherungsfall dem Versicherungsnehmer entzogen wird, ist auch das Interesse, das der Versicherte an der versicherten Sache hat, ein wesentlicher Bestandteil; Ehrenberg definiert das Interesse als die Beziehung,

kraft deren jemand durch eine gewisse Tatsache einen Vermögensschaden erleidet.[1]) Ist eine Sache schlechthin versichert, so ist das sog. Eigentums- oder Substanzinteresse versichert. Man meint damit das Interesse, das an sich der Eigentümer an der Sache hat, wenn er auch im Rechtssinn nicht Eigentümer ist. Gegenstand der Schadensversicherung ist aber nicht die Sache selbst – so die allgemeine Auffassung vor Inkrafttreten des VVG –, sondern das versicherte Interesse.

III. Die am Versicherungsvertrag beteiligten Personen sind:

1. Der Versicherer, das ist derjenige, der bei Eintritt des Versicherungsfalles dem anderen Teil die vereinbarte Leistung zu gewähren hat. Dieser kann eine Einzelperson sein, meist wird die Versicherung aber betrieben von Personenvereinigungen, nämlich von Aktiengesellschaften oder Versicherungsvereinen auf Gegenseitigkeit.

2. Der Versicherungsnehmer, derjenige, der die Versicherung „nimmt", d. h. den Versicherungsvertrag in eigenem Namen mit dem Versicherer eingeht. Der Regelfall ist, daß der Versicherungsnehmer für ein eigenes Interesse die Versicherung abschließt, daß er also für eigene Rechnung handelt; hier ist er zugleich auch der „Versicherte". Er kann aber auch ein fremdes Interesse unter Versicherung bringen. Hier steht das Hauptrecht aus dem Vertrag dem vom Gesetz als „Versicherten" bezeichneten Interessenten zu, während den Versicherungsnehmer die Prämienpflicht trifft.

IV. Nach § 1 bestehen die grundsätzlichen Pflichten der Vertragsparteien darin, daß:

1. der Versicherer nach dem Eintritt des Versicherungsfalles in der Schadensversicherung dem Versicherungsnehmer den verursachten Vermögensschaden nach Maßgabe des Vertrages ersetzt;

2. der Versicherungsnehmer die vereinbarte Prämie entrichtet.

Diese in synallagmatischem Verhältnis sich gegenübertretenden Rechte und Pflichten stehen im Versicherungverhältnis in viel

---

3) Vers.-Recht § 1 S. 8; auch Kisch – Hdb. III, S. 13 – übernimmt diese Definition, wenn er auch anstatt des Wortes „Beziehung" den Ausdruck „wirtschaftliche Lage" gesetzt wissen möchte, da dies auf die einzelnen Fälle zutreffender sei.

loserem Zusammenhang als sonst bei Vertragsleistung und Gegenleistung. Die Prämie ist unter allen Umständen zu zahlen, auf ihren bestimmten und regelmäßigen Eingang muß der Versicherer rechnen können; eine Gegenleistung des Versicherers in Geld tritt dagegen nur dann ein, wenn der Versicherungsfall sich ereignet. Das, was der Versicherer also gewährt, ist nicht in erster Linie eine Entschädigungsleistung, sondern eine auf bestimmte Zeit berechnete Gefahrendeckung, eine ideelle Leistung, die sich allerdings gegebenfalls in eine Entschädigungspflicht verwandeln kann. So löst also der Versicherungsvertrag für eine mehr oder minder lange Zeitdauer eine Gebundenheit, das sog. Versicherungsverhältnis aus.

V. Aus dem Versicherungsverhältnis ergeben sich für den Versicherungsnehmer verschiedene weitere Verpflichtungen:

1. Schon bei Abschluß des Vertrages obliegt dem Versicherungsnehmer die Pflicht, alle ihm bekannten für die Übernahme der Gefahr erheblichen Umstände dem Versicherer anzuzeigen. Dies verlangt schon ein rationeller Versicherungsbetrieb im Interesse sowohl der Versicherungsunternehmer wie der Versicherten. Der Versicherungsnehmer ist ebenso wie sein etwaiger Stellvertreter bei Betätigung dieser Anzeige zur Aufrichtigkeit verpflichtet – Grundsatz der Richtigkeit –, er darf aber auch keinen derartigen Umstand verschweigen – Grundsatz der Vollständigkeit. Verletzt der Versicherungsnehmer arglistig seine Anzeigepflicht, so kann der Versicherer den ganzen Vertrag gemäß §§ 22 VVG, 123, 124, 142 BGB anfechten. Daneben steht ihm auch das Recht zu, allerdings nur innerhalb einer Frist von einem Monat, unter Zurückbehaltung der Prämie bis zum Ende der laufenden Versicherungsperiode vom Vertrag zurückzutreten. Ist die Anzeigepflicht unverschuldet verletzt oder gegen diese Pflicht trotz Nichtanzeige eines erheblichen Umstands gar nicht verstoßen, weil dieser Umstand dem Versicherungsnehmer unbekannt geblieben war, so ist das Rücktrittsrecht des Versicherers ausgeschlossen. Er kann aber mit Beginn der laufenden Versicherungsperiode eine höhere Prämie verlangen, wenn eine solche mit Rücksicht auf die versicherte höhere Gefahr angemessen erscheint. Nur dann, wenn nach dem für den Geschäftsbetrieb des Versicherers maßgebenden Grundsätzen

auch gegen eine höhere Prämie die Versicherung gegen die nicht angezeigte höhere Gefahr nicht übernommen wird, bleibt dem Versicherer das Kündigungsrecht gewahrt.

2. Vermindert sich im Laufe des Versicherungsverhältnisses die Gefahr, so ist dies rechtlich bedeutungslos. Wenn dagegen nach dem Abschluß des Versicherungsvertrages die Gefahr, der die versicherten Sachen ausgesetzt sind, sich erhöht, so ist dies für die Haftung des Versicherers sowie für den Versicherungsvertrag in seinem weiteren Bestand von erheblicher Bedeutung. Bezüglich einer solchen Gefahrenerhöhung besteht für den Versicherungsnehmer eine doppelte Verpflichtung: Einmal darf er ohne Einwilligung des Versicherers eine Gefahrenerhöhung weder selbst vornehmen, noch deren Vornahme durch Dritte gestatten. Unter Gefahrenerhöhung versteht man jede nach Vertragsabschluß eintretende erhebliche Änderung der individuellen Beschaffenheit der Umstände, die eine größere Wahrscheinlichkeit für den Eintritt des Versicherungsfalles in ihrem Gefolge haben. Jedoch kommt eine nur unerhebliche Erhöhung der Gefahr nicht in Betracht. Auch dann, wenn unabhängig von dem Willen des Versicherungsnehmers eine Erhöhung der Gefahr durch irgendwelche Umstände eintritt, obliegt ihm ferner die Pflicht, dem Versicherer davon unverzüglich, d. h. ohne schuldhaftes Zögern – § 121 BGB – Kenntnis zu geben. In beiden Fällen gibt das Gesetz bei Verletzung der jeweiligen Vorschriften durch den Versicherungsnehmer dem Versicherer das Recht, den Vertrag zu kündigen. Bei der unfreiwilligen, ebenso wie bei der freiwilligen, aber vom Versicherungsnehmer unverschuldeten Gefahrenerhöhung braucht letzterer die Kündigung erst mit dem Ablauf eines Monats gegen sich gelten zu lassen. Dafür behält der Versicherer seinen Anspruch auf die Prämie bis zum Ablauf des Zeitabschnittes, in dem die Kündigung wirksam wird. Das Kündigungsrecht des Versicherers erlischt, wenn er es nicht innerhalb eines Monats nach Kenntnis von der Gefahrenerhöhung geltend gemacht hat. Da die Kündigung nur für die Zukunft wirkt, bedarf der Versicherer eines Schutzes, wenn der Versicherungsfall nach der Gefahrenerhöhung, jedoch bevor das Versicherungsverhältnis beendet ist, eintritt. Im Falle schuldhafter gewillkürter Gefahrenerhöhung wird der Versicherer daher von der Leistung frei, wenn nicht der Versicherungsnehmer nachweist,

daß die Gefahrenerhöhung keinen Einfluß auf den Eintritt des Versicherungsfalles und auf den Umfang der Leistung des Versicherers gehabt hat. In allen anderen Fällen besteht die Haftung des Versicherers in der Zwischenzeit weiter, außer wenn der Versicherungsnehmer seine Anzeigepflicht verletzt hat. Da aber bei ordnungsmäßiger Erfüllung der Anzeigepflicht der Versicherer nur unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von einem Monat hätte kündigen können, haftet er auch in diesem Fall noch einen Monat lang nach dem Zeitpunkt, in dem die Anzeige des Versicherungsnehmers ihm hätte zugehen müssen.

3. Grundsatz der Schadensversicherung ist, daß die Versicherung zu keinem Gewinn des Versicherten führen soll. Die Leistung des Versicherers richtet sich daher nach der Höhe des entstandenen Schadens, die selber wieder begrenzt wird durch den Wert des versicherten Interesses, den sog. Versicherungswert. Bei der Versicherung einer Sache bestimmt sich der Versicherungswert nach dem Wert der Sache selbst, da im Zweifel das Eigentumsinteresse als versichert gilt. Welcher Wert gedeckt sein soll, ob der gemeine Wert oder der, den gerade der Versicherungsnehmer an der Sache hat, das zu bestimmen, bleibt der Abmachung der Vertragsparteien überlassen. Ebenso wie in den allermeisten Fällen hierüber eine Vereinbarung getroffen wird, geschieht dies auch hinsichtlich der Versicherungssumme, nämlich des Betrages, bis zu dessen Höhe der Versicherer haftet. Die Höhe des Versicherungswertes und der Versicherungssumme können differieren. Übersteigt die Versicherungssumme erheblich den Versicherungswert, so liegt Überversicherung vor. Sie kann darin ihren Grund haben, daß schon bei Vertragsabschluß eine Versicherungssumme vereinbart wurde, die weit über das Maß des Interesses des Versicherungsnehmers hinausging, oder auch darin, daß während der Dauer der Versicherung der Versicherungswert unter die Versicherungssumme herabgesunken ist. Bleibt die Versicherungssumme hinter dem Versicherungswert zurück, so spricht man von Unterversicherung. Sie kann dadurch entstehen, daß der Versicherungsnehmer absichtlich, vielleicht um Prämien zu ersparen, eine niedrigere Versicherungssumme wünscht, oder ganz unabsichtlich dadurch, daß z. B. infolge einer Geldentwertung der Sachwert der versicherten Sache steigt. An sich würde es ja den Idealzustand

bedeuten, wenn Versicherungswert und Versicherungssumme sich vollständig decken würden. Dies ist aber nicht immer möglich, besonders mit Rücksicht darauf, daß in den Bedingungen als Versicherungswert nur der Wert vereinbart zu werden pflegt, den die versicherte Sache vor Eintritt des Versicherungsfalles ganz allgemein gehabt hat. Erfahrungsgemäß beeinträchtigt aber gerade beim Automobil die kürzeste Zeit seiner Benutzung diesen gemeinen Wert nicht unerheblich, so daß für den Versicherungsnehmer, der sein Fahrzeug bei Beginn der Versicherungsperiode zu einer dem Sachwert entsprechenden Versicherungssumme versichert, am Schluß dieses Zeitabschnittes unvermeidlich Überversicherung vorliegen wird. Liegt von vorneherein Überversicherung vor, so findet seitens des Versicherungsnehmers eine zwecklose Prämienverschleuderung statt, da im Schadensfall doch höchstens nur bis zur Höhe der Versicherungssumme Ersatz geleistet wird. Abgesehen davon, kann dies aber für den Versicherungsnehmer noch weitere unangenehme Folgen haben. Ist er nämlich den Vertrag eingegangen in der Absicht, aus der Überversicherung sich einen rechtswidrigen Vermögensvorteil zu verschaffen, so ist der ganze Vertrag nichtig. Im Schadensfall kann er also vom Versicherer nichts beanspruchen, während der Versicherer seinerseits berechtigt ist, die Prämie bis zum Schluß der Versicherungsperiode, in der er von der Überversicherung Kenntnis erhält, zu verlangen. Im Falle der Unterversicherung bestimmt das Verhältnis der Versicherungssumme zum Versicherungswert dauernd den Anteil, zu dem jede Partei am Risiko beteiligt ist; auch ein eventueller Teilschaden wird nur in diesem Verhältnis abgegolten.

4. Mit dem Eintritt des Versicherungsfalles obliegen dem Versicherungsnehmer verschiedene weitere Pflichten:

a) Sobald er von dem Eintritt des Versicherungsfalles Kenntnis erhält, hat er dem Versicherer unverzüglich Anzeige zu machen. Der Versicherer hat natürlich daran ein lebhaftes Interesse, da er den ganzen Sachverhalt zum Zwecke der Schadensregulierung prüfen muß. Hat der Versicherungsnehmer seine Anzeigepflicht schuldhaft verletzt und ist dadurch der Versicherer benachteiligt, so erwirbt er seinerseits einen Entschädigungsanspruch gegen den

Anzeigepflichtigen; der Versicherer kann dann mit dem Betrag des ihm erwachsenden Schadens aufrechnen und seine Leistung entsprechend kürzen. Der Versicherungsnehmer hat auch jede Auskunft zu erteilen, die für den Versicherer hinsichtlich der Feststellung des Versicherungsfalles und seiner Leistungspflicht von Bedeutung ist.

b) Der Versicherungsnehmer ist ferner verpflichtet, bei Eintritt des Versicherungsfalles für die Abwendung und Minderung des Schadens nach Kräften zu sorgen; den Weisungen des Versicherers hat er dabei nachzukommen. Dies erfordern schon Treu und Glauben und eine gebührende Rücksichtnahme auf die Interessen des Versicherers. Kann der Versicherungsnehmer Weisungen des Versicherers nicht einholen, so hat er nach eigenem pflichtgemäßen Ermessen zu handeln. Verletzt er seine Schadensminderungspflicht, so wird er dem Versicherer ersatzpflichtig. Umgekehrt haftet aber auch der Versicherer für den Schaden, der durch seine Weisungen verursacht wird. Diese Haftung ist unabhängig von Verschulden des Versicherers, wenn der Schaden das versicherte Interesse selbst betrifft. Nur im Falle des Verschuldens tritt dagegen eine Ersatzpflicht des Versicherers ein, soweit dem Versicherungsnehmer oder auch anderen Personen ein durch die Versicherung selbst nicht gedeckter Schaden entsteht. Hat der Versicherungsnehmer zur Abwendung oder Minderung des Schadens Aufwendungen gemacht, so fallen sie dem Versicherer zur Last. Solche auf Weisungen des Versicherers gemachte Abwehr- oder Rettungskosten hat dieser sogar auch dann zu tragen, wenn sie zusammen mit der übrigen Entschädigung die Versicherungssumme übersteigen. In der Transportversicherung ist jedoch der Versicherer nach Eintritt des Versicherungsfalles berechtigt, durch Zahlung der Versicherungssumme sich von allen weiteren Verbindlichkeiten zu befreien.

## § 7.

## Der Versicherungsfall.

Die Verpflichtung des Versicherers besteht in der vertragsmäßig vereinbarten Ersatzleistung; damit diese Verpflichtung entstehe, muß in Bezug auf das versicherte Objekt eine Tatsache einge-

treten sein, welche nach dem Inhalt des Versicherungsvertrags jene Ersatzleistung zur Folge haben sollte. Manchmal ist mit dem Eintritt einer solchen Tatsache die Ersatzleistung des Versicherers ohne weiteres entstanden, so z. B. bei der Versicherung auf den Todesfall, meist ist aber außerdem erforderlich, daß als Folge dieser Tatsache ein gewisser Schaden eingetreten ist, für den der Versicherer vereinbarungsgemäß haften sollte. Diese für die Leistungspflicht des Versicherers bedeutsame Tatsache bedeutet den Versicherungsfall; auf dieses Ereignis kommt es vor allem an. Denn sein Eintritt löst für beide Vertragsteile bestimmte Rechtsfolgen aus. Der Versicherungsnehmer hat die Verpflichtung, unverzüglich den Eintritt des Versicherungsfalles anzuzeigen, er muß nach Möglichkeit den Schaden abzuwenden oder zu mindern suchen, er hat umgekehrt aber auch das Recht, vom Versicherer die bedingungsgemäß vereinbarte Ersatzleistung zu verlangen Der Eintritt dieses Ereignisses ist also für beide Teile von größter Wichtigkeit; um den Zeitpunkt des Eintritts dieses Ereignisses bestimmen zu können, muß man vom Gefahrverlauf ausgehen.

Ehrenberg nennt die Gefahr die Möglichkeit des zufälligen Eintritts einer wirtschaftlich nachteiligen Tatsache [1]). Nach Kisch [2]) ist der Begriff der Gefahr kein einheitlicher; er versteht darunter: 1) die Möglichkeit des Eintritts des Ereignisses, an welches die Leistungspflicht des Versicherers gebunden ist; in diesem Sinn wird z. B. der Begriff gebraucht, wenn man sagt: an dieser unübersichtlichen Kurve besteht die Gefahr eines Autounfalles; 2) der Begriff der Gefahr wird nach Kisch vielfach auch auf das die Leistungspflicht des Versicherers auslösende Ereignis bezogen; dann bezeichnet es die Tatsache, von der die Leistungspflicht des Versicherers abhängt, z. B. den bei der Beförderung eintretenden Schadensfall. Diesen Begriff meint auch Ehrenberg mit der oben angeführten Definition; ähnlich drückt sich auch Sehling [3]) aus, der unter Gefahr die Möglichkeit des Eintritts eines Vermögensnachteils versteht. In diesem Sinn ist Gefahr so viel wie Gefahrentatsache, Gefahrenereignis, überhaupt gleichbedeutend mit dem vom VVG des öfteren benutzten Ausdruck

1) Handbuch S. 2.
2) Handbuch 2 S. 1 ff.
3) Vorlesung über Handels- und Vers.-Recht.

Versicherungsfall, wenn auch mit Kisch zugegeben werden muß, daß diese Begriffe leicht nüanciert sind; denn bei dem Wort Versicherungsfall denkt man doch vornehmlich an den bereits eingetretenen Unfall, während das Wort Gefahr mehr auf das erst drohende Ereignis hindeutet;
3) in einer weiteren Bedeutung wird nach Kisch das Wort Gefahr noch verwendet, um die Verknüpfung eines Ereignisses mit einem bestimmten Vermögen zu kennzeichnen.

Für den Begriff des Versicherungsfalles kommt es aber lediglich auf die Bedeutung unter 2) an. Aehnlich definiert die Begründung zum VVG selbst den Versicherungsfall als das Ereignis, mit dessen Eintritt die Leistungspflicht des Versicherers begründet ist und Kohler [1]) setzt den Versicherungsfall gleich der Auslösung der Gefahr, also, wie er sagt, gleich demjenigen Ereignis, welches die Verpflichtung des Versicherers von einer Deckungspflicht zu einer Zahlungspflicht gestaltet. Demnach ist unter Versicherungsfall dasjenige Ereignis zu verstehen, welches die Gefahr, für welche der Versicherer haftet, verwirklicht. Wenn nun aber die Gefahrentatsache es ist, die die Leistungspflicht des einzelnen Versicherers auslöst, dann folgt daraus für die Vertragsparteien, daß dieses konkrete, meist schädliche Ereignis in jedem einzelnen Versicherungsvertrag auch genau zu umreißen ist und daß für alle diejenigen Ereignisse, die der Versicherungsvertrag nicht aufzählt, der Versicherer nicht in Anspruch genommen werden kann, weil ihr Eintritt niemals den Versicherungsfall bedeuten kann, es sei denn, daß es sich wie bei der Transportversicherung um eine Versicherungsart handelt, der die Universalität der gedeckten Gefahren eigen ist; in diesem letzten Fall müssen deshalb umgekehrt alle diejenigen Ereignisse von dem Versicherungsschutz ausgeschlossen sein, für die der Versicherer nicht haften soll.

Damit ein Versicherungsfall vorliege, ist notwendig, daß die schadenbringende Tatsache während der Dauer der Versicherung eingetreten ist; ist das Ereignis bereits früher oder später eingetreten, dann wird eine Ersatzpflicht des Versicherers nicht erzeugt. Allerdings ist nur erfordert, daß die schadenbringende Tatsache während der Versicherungsdauer, also nach

1) In Dernburg's Bürgerlichen Recht Bd. VI S. 446.

ihrem Beginn und vor ihrer Beendigung, sich ereignet, nicht auch, daß der Schaden selbst innerhalb dieser Zeit eingetreten ist; dieser kann sich auch erst nach Ablauf der Versicherungszeit einstellen, wenn er nur durch das innerhalb der Versicherungsdauer eingetretene Schadensereignis kausal bedingt ist. Die Fälle, in denen der Eintritt des Versicherungsfalles und des endgültigen Schadens zeitlich weit getrennt sind, sind zwar selten, lassen sich aber gerade bei den Gefahren, mit denen der Automobilbetrieb verknüpft ist, denken. So ist besonders beim Haftpflichtrisiko leicht denkbar, daß sich erst nach Abschluß einer langdauernden Heilbehandlung herausstellt, daß der Verletzte aus dem Unfall einen dauernden Schaden davongetragen hat, der ihm das Recht gibt, von der Versicherung die Gewährung einer Geldrente zu verlangen. Nicht immer genügt es, daß der Eintritt des Versicherungsfalles während der Versicherungs*zeit* erfolgt ist; denn nicht selten beginnt die Versicherungs*dauer*, die Haftung des Versicherers, später und endigt früher als die Versicherungszeit. So nimmt die Versicherungszeit mit dem Abschluß des Vertrages ihren Anfang, während der Beginn der Versicherungsdauer meist davon abhängig gemacht ist, daß der Versicherungsnehmer die Prämie an den Versicherer bezahlt hat.

## § 8.

## Die Leistungsfreiheit des Versicherers.

Der Versicherungsfall kann durch den Versicherungsnehmer selbst herbeigeführt sein; er kann aber auch dadurch eintreten, daß z. B. die Person, der der Besitzer die Führung des Kraftwagens überlassen hat, damit nicht vorsichtig genug umgeht. Die Frage ist nun, ob in derartigen Fällen der Versicherer leistungspflichtig ist. VVG bestimmt unter den Vorschriften für die gesamte Schadensversicherung in § 61: der Versicherer ist von der Verpflichtung zur Leistung frei, wenn der Versicherungsnehmer den Versicherungsfall vorsätzlich oder durch grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt hat. Der den Vorschriften des 5. Titels „Transportversicherung" entnommene § 130 besagt in Satz 1: der Versicherer haftet nicht für einen Schaden, der von dem Versicherungsnehmer vorsätzlich oder fahrlässig verursacht wird.

I. Ob bei der A. V. bei schuldhafter Handlung des Versicherungsnehmers eine Verwirkung des Anspruchs gemäß § 61 oder § 130 VVG eintritt, darüber herrscht großer Streit. Die Frage ist immerhin bedeutungsvoll, da § 61 die Leistungsfreiheit des Versicherers davon abhängig macht, daß der Versicherungsnehmer vorsätzlich oder grobfahrlässig gehandelt hat, während im Fall des § 130 auch die leichte Fahrlässigkeit, jede Auserachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt seitens des Versicherungsnehmers genügt, um den Versicherer von seiner Leistungspflicht zu befreien. M. E. muß die Frage dahin gelöst werden, daß für die A. V. lediglich § 130 VVG in Betracht kommt. Wenn, wie oben bereits dargelegt, die A. V. grundsätzlich als Tr. V. anzusehen ist, wenn man ihr also schon diese Vorteile angedeihen läßt, dann müssen andererseits auch in konsequenter Durchführung dieses Standpunkts die der Tr. V. zugrunde liegenden speziellen Bestimmungen auf sie Anwendung finden und jede Fahrlässigkeit des Versicherungsnehmers die Leistungsfreiheit des Versicherers begründen. Es ist deshalb auch dem Urteil des Kammergerichts vom 9. 11. 27 [1]) in vollem Umfang beizustimmen, das diese Auffassung zum Ausdruck bringt. Der Versicherungsnehmer klagte in diesem Fall gegen die Versicherungsgesellchaft auf Ersatz des Schadens, der ihm durch die Beschädigung seines Kraftwagens enstanden war; die Gesellschaft wandte ein, sie sei gemäß § 61 leistungsfrei, da der Versicherungsnehmer durch grobe Fahrlässigkeit den Unfall herbeigeführt habe, getraute sich also selbst nicht die Anwendbarkeit des § 130 auf die A. V. zu behaupten. Der Erstrichter wies die Klage ab, die eingelegte Berufung wurde vom Kammergericht zurückgewiesen. In der Begründung heißt es: „In dieser Beziehung ist zunächst hervorzuheben, daß nicht § 61, sondern § 130 VVG hier anwendbar ist. Denn die A. V. ist Tr. V. im Sinn des 5. Titels des VVG. Es bedarf also zur Abweisung der Klage nicht der vom Vorderrichter getroffenen Feststellung, daß der Kläger den Versicherungsfall durch grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt habe, vielmehr genügt es, wenn festgestellt werden kann, daß der Kläger hier die gewöhnliche, im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht gelassen hat."

1) Deutsches Autorecht, 1928, Nr. 14, S. 255.

II. Heikler ist die Entscheidung der Frage, ob der Versicherungsnehmer auch gegen sich gelten lassen muß, daß eine dritte Person, z. B. sein Chauffeur, den er mit der Führung seines Wagens betraut hat, den Versicherungsfall schuldhaft herbeigeführt hat. Der für die Tr. V. maßgebende § 130 sagt hierüber nichts; es ist deshalb notwendig, auf die allgemeine Vorschrift des § 61 zurückzugehen; aber auch diese Bestimmung hüllt sich bezüglich der vorliegenden Frage in Schweigen und so mußte es der wissenschaftlichen Untersuchung überlassen bleiben, hierin Klärung zu bringen. Eine Menge von Abhandlungen aus der Feder bedeutender Versicherungswissenschaftler haben zu diesem Thema Stellung genommen, ein einheitliches Ergebnis wurde jedoch nicht erzielt. Die die Frage bejahen, berufen sich auf die Anwendbarkeit des § 278 BGB, wonach der Schuldner ein Verschulden seines gesetzlichen Vertreters und der Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit bedient, in gleichem Umfang zu vertreten hat wie eigenes Verschulden, ihre Gegner leugnen die Anwendbarkeit dieser Bestimmung, weil ihre Voraussetzung, nämlich eine „Verbindlichkeit" nicht vorliege. Kommt man zu dem Schluß, daß ein Verschulden dritter Personen den Versicherer von seiner Leistungspflicht gegenüber dem Versicherungsnehmer befreit, so muß von vorneherein festgestellt werden, daß dann auch jedes Verschulden, auch leichte Fahrlässigkeit, den Anspruch des Versicherungsnehmers verwirkt, wenn man schon die Anwendbarkeit des § 278 BGB aus den allgemeinen Vorschriften über die Schadensversicherung, insbesondere aus § 61 VVG folgert, so muß sie auch mangels einer besonderen Vorschrift in der Tr. V. auf diese übertragen werden, und wenn dort im Gegensatz zu den allgemeinen Bestimmungen in der Schadensversicherung jede Fahrlässigkeit des Versicherungsnehmers die Leistungsfreiheit der Versicherers begründet, so ist nicht einzusehen, warum bei der Haftung für fremdes Verschulden nicht jede Fahrlässigkeit in Betracht kommen sollte.[1])

Die Mehrheit aller Vertreter der Wissenschaft verneint es, daß § 278 BGB eine unmittelbare und uneingeschränkte Anwendung auf die Fälle finden könne, in denen eine Herbeiführung des Ver-

1) Dieser Auffassung scheint auch der Gerhard-Hagen'sche Kommentar zum VVG zu sein; siehe dort § 61 Anm. 4.

sicherungsfalles durch einen Gehilfen in Frage stehe. Zu den wichtigsten Ansichten hierüber soll im Folgenden kurz Stellung genommen werden:

1.) Schneider [1]) nimmt an, daß das VVG, wenigstens im Grundsatz, nur die Selbstverschuldung gelten lasse, so daß der § 278 überhaupt nicht anwendbar sei und der Versicherungsnehmer in den zahlreichen Obliegenheiten, welche ihm durch die Versicherungsbedingungen und das Gesetz auferlegt werden, weder das Tun seiner Gehilfen und Bevollmächtigten, noch das seiner gesetzlichen Vertreter zu vertreten habe.

2.) Josef [2]) will dagegen grundsätzlich die Anwendbarkeit des § 278 gewahrt wissen und läßt nur Ausnahmen hievon gelten; namentlich soll der Versicherungsnehmer zwar wegen einer Gefahrenerhöhung für das Verschulden von Gehilfen aufzukommen haben, nicht dagegen wegen Verursachung des Versicherungsfalles.

3.) Beiden ist von Gierke [3]) entgegengetreten, der annimmt, daß grundsätzlich § 278 auch im Versicherungsrecht gelte, daß aber mit Rücksicht auf die Eigenheit des Versicherungsvertrages nicht schlechthin für jede Hilfsperson, sondern nur für „Repräsentanten" gehaftet werde. Auch Gierke meint, man müsse Bedenken tragen, eine zum Schadensersatz verpflichtende Verbindlichkeit des Versicherungsnehmers anzunehmen, den Versicherungsfall nicht herbeizuführen; er kommt aber auf dem Umweg über § 254 BGB doch zu einer Anwendbarkeit des § 278 auf diese Fälle. Dies erscheint mir jedoch deshalb nicht zutreffend zu sein, da ja gerade für das Versicherungsrecht § 254 BGB durch § 61 VVG ersetzt ist. Auch in der Reichstagskommission wurde die Frage nach der Anwendbarkeit des § 278 erörtert und verneint; der Regierungsvertreter führte damals aus, daß bei § 61 VVG die Anwendbarkeit des § 278 BGB überhaupt nicht in Betracht kommen könne, weil es sich bei § 61 nicht um die Erfüllung einer Verbindlichkeit aus dem Versicherungsvertrag handle. Niemand in der Kommission, auch nicht diejenigen Mitglieder, die eine Verantwortlichkeit des Versicherungsnehmers für seine Angestellten ver-

1) Schneider in L. Z. IV. 732.; 1910. 102 ff; Z. f. d. ges. Vers.- Wiss. Bd., 5 S. 254 ff.
2) Josef in L. Z. I, 483 ff; Z. f. d. ges. Vers.-Wiss. 1911, S. 201 ff. Jhering's Jahrbücher Bd. 55, 260 ff; Bruchots Beiträge Bd. 52, S. 268 ff.
3) Gierke in L. Z. 1909, S. 721 ff.

langten, hat diese Verantwortlichkeit aber auf § 254 BGB gegründet. Darauf hinzuweisen wäre aber um so näher gelegen, als die Begründung zu § 61 ausdrücklich bemerkt, daß der Versicherungsnehmer sich zum Ausschluss seiner Haftung nicht auf § 254 BGB berufen könne. Auch deshalb ist die Auffassung Gierkes abzulehnen. Mit Rücksicht auf § 157 BGB kommt er jedoch nur zu einer eingeschränkten Anwendbarkeit des § 278 BGB; man müsse immer prüfen, ob jemand nur in untergeordneter Weise mit zur Erfüllung zugezogen oder ob er wahrhaft selbständig für die Erfüllung der Pflicht eingesetzt erscheine; der Versicherungsnehmer hafte deshalb nur für denjenigen, welcher nach Auffassung des Verkehrs in Bezug auf das geforderte Verhalten als sein Vertreter, als sein Repräsentant gelte und gelten müsse.

4.) Brodmann [1]) vertritt mit aller Schärfe den Standpunkt, daß § 61 VVG dem Versicherungsnehmer eine wirkliche Verbindlichkeit auferlege, den Versicherungsfall nicht schuldhaft herbeizuführen; denn der Eigentümer nehme eine gewisse Gebundenheit dem Versicherer gegenüber in Beziehung auf sein eigenes Verhalten zu seinen eigenen Sachen auf sich, er übernehme eine vertragliche Verbindlichkeit in dieser Richtung. [2]) Dem ist nicht beizutreten. Brodmann nimmt ja selbst als Grundlage für seine Betrachtung die Tatsache, daß der Versicherungsnehmer, der eine Sache versichert, seine Rechtslage nicht schwächen, sonden vielmehr stärken wolle. Man muß es wohl als einen gewissen Widerspruch auffassen, wenn er in seinen weiteren Ausführungen [3]) vollkommen zutreffend bemerkt: „Von jeher ist die Frage, inwiefern ein Verschulden des Versicherungsnehmers die Ersatzpflicht des Versicherers ausschließt, als eine Frage des Umfanges der übernommenen Gefahr, nicht als eine Frage nach Erfüllung der gegenseitig übernommenen Vertragspflicht aufgefaßt worden". Wenn er nun aber annimmt, der Versicherungsnehmer gehe mit dem Abschluß der Versicherung eine solche vertragliche Verbindlichkeit ein, dann erzielt er dadurch doch nicht eine Stärkung seiner Stellung, sondern das gerade Gegenteil davon. Denn man wird

1) Brodmann in Jhering's Jahrb. Bd. 58, S. 187 ff.; so auch Ritter in LZ 1914, S. 354 ff., der aus § 61 VVG folgendes Gebot an den Versicherungsnehmer ableitet: „Du sollst den Versicherungsfall nicht herbeiführen".
2) Aehnlich Hagen in Ehrenberg's Handb. Bd. 8, S. 636.
3) a. a. O. S. 277.

doch nicht leugnen können, daß diese „gewisse Gebundenheit" eine Beschränkung über das dem Versicherungsnehmer vollkommen frei zustehende Eigentum bedeute. In Wirklichkeit ist es dem Versicherer auch vollkommen gleichgültig, ob der Versicherungsnehmer im einzelnen Fall die versicherte Sache beschädigt oder vernichtet oder sonst auf irgend eine Art und Weise den Versicherungsfall herbeiführt, ihm kommt es in allen Fällen lediglich darauf an, zur Verweigerung der Leistung berechtigt zu sein. Zu diesem Zweck braucht man aber nicht eine Verpflichtung des Versicherungsnehmers anzunehmen, den Versicherungsfall nicht herbeizuführen; denn der Versicherer schützt sich nur, um in einem solchen Fall den Anspruch des Versicherungsnehmers für verwirkt zu erklären. Es muß deshalb als zutreffend bezeichnet werden, wenn Josef und andere behaupten, der Versicherungsnehmer habe nicht die Verbindlichkeit, sich der Herbeiführung des Versicherungsfalles zu enthalten. Trotz der Annahme dieser Verbindlichkeit kommt Brodmann nicht, wie man eigentlich erwarten könnte, zu dem Schluß, daß § 278 BGB auf § 61 VVG anzuwenden sei; er sagt wörtlich: „Nun spricht aber aus dem gedanklichen Zusammenhang nicht nur nichts dafür, sondern alles dagegen, die Fremdhaftung anzunehmen; denn vernünftigerweise hat jenes Kompelle, auf welches es ankommt, der Antrieb, nicht auf Kosten des Versicherers sich gehen zu lassen, einen Sinn nur eben gegenüber der Persönlichkeit des Versicherungsnehmers selbst". Das Ergebnis, zu dem Brodmann in seiner Argumentation kommt, ist m. E. zweifellos als richtig anzuerkennen deshalb, weil der Versicherungsnehmer durch die Versicherung doch gerade auch gegen die Leichtfertigkeit derer geschützt sein will, denen er sein versichertes Eigentum anvertraut. Beizupflichten ist auch seinen weiteren Ausführungen, daß die Gefahr, wegen Verschuldens einer Hilfsperson des Ersatzanspruches verlustig zu gehen, ein Risiko bedeute, „das, wiederum unter Versicherung zu bringen, wirtschaftlich nicht nur gerechtfertigt, sondern dringend geboten erscheine, dringender geboten vielleicht als jene erste Versicherung, weil gerade die Hilfsperson in dauernder räumlicher und sachlicher Beziehung zu den versicherten Gegenständen zu stehen pflege und von hier aus gerade am ehesten Gefahr drohe". Wollte der Versicherungsnehmer also

auch dieser Gefahr begegnen, die Handlungen seiner Leute bei Herbeiführung des Versicherungsfalles gegen sich gelten lassen zu müssen, so müßte er, wenn man die Anwendbarkeit des § 278 bejaht, statt einer Versicherung auch gegen dieses Risiko noch eine zweite Versicherung nehmen, um wirtschaftlich so dazustehen, wie diese Gefahren das Gesetz nach der m. E. richtigen Auslegung in einer Versicherung deckt. In ähnlichen Gedankengängen bewegt sich auch Cosak[1]), der ebenfalls eine Haftung des Versicherungsnehmers für Verschulden seiner Gehilfen und Vertreter ablehnt; er sagt: „Die Versicherung ist mit dazu bestimmt, daß sie den Versicherungsnehmer gegen den Leichtsinn und die Bosheit seiner Vertreter schützt, und dazu würde es nicht passen, wenn ihm ein Verschulden dieser Personen als eigenes Verschulden zugerechnet werden müßte."

5.) Der Kommentar zum VVG von Gerhard-Hagen [2]) nimmt an, daß § 278 BGB unbedingt auf die Vorschrift des § 61 VVG Anwendung finden müsse, weil unter § 278 ganz allgemein alle Diligenzpflichten fielen, die aus einem begründeten Gläubigerverhältnis hinsichtlich der Abwendung und Minderung des Schadens dem Beschädigten obliegen. Da man m. E. einerseits von einer Verbindlichkeit des Versicherungsnehmers, den Versicherungsfall nicht herbeizuführen, nicht sprechen kann, andererseits § 278 für seine Anwendbarkeit das Bestehen einer Verbindlichkeit voraussetzt, dürfte diese Ansicht bereits widerlegt sein.

6.) Den richtigen Standpunkt scheint mir der Kommentar von Hager-Bruck [3]) zu vertreten, der die Anwendbarkeit des § 278 BGB kurz deshalb verneint, weil es sich im Rahmen des § 61 niemals um die Erfüllung einer Verbindlichkeit im Sinne des § 6 VVG handle. Ganz abgesehen davon ist Brodmann [4]) beizustimmen, daß die Regelung des Gesetzes in § 61 nach positiver wie nach negativer Richtung erfolgt ist, positiv insofern, als nur das Verhalten des Versicherungsnehmers für die Frage des Haftungsausschlusses in Betracht kommen kann, negativ insofern, als dadurch die Anwendbarkeit des § 278 BGB aus-

1) Cosack: Lehrbuch des Handelrechts, 7. Aufl. 1910 S. 578.
2) Kommentar 1908, Anm. 4 zu § 61, S. 287.
3) 1920, Anm. 4. III b zu § 61, S. 233.
4) Jhering's Jahrbücher Bd. 58, S. 187 ff.

geschlossen ist. Darnach stellt sich die Tatsache, daß der Versicherungsfall durch den Versicherungsnehmer nicht schuldhaft herbeigeführt ist, als eine Voraussetzung für die Leistungspflicht des Versicherers dar.[1])

Auch die schuldhafte Herbeiführung des Versicherungsfalls durch den gesetzlichen Vertreter des Versicherungsnehmers kann diesem nicht zugerechnet werden; der genannte Kommentar[2]) begründet dies m. E. richtig damit, daß die gesetzliche Vertretung nur innerhalb des Rahmens der Vertragserfüllung besteht, eine Pflicht, den Versicherungsfall nicht herbeizuführen, dagegen nicht anerkannt werden kann. Wenn er jedoch weiter sagt, daß eine gesetzliche Vertretung nicht auch hinsichtlich widerrechtlicher Handlungen bestehe, so ist dies richtig, jedoch für die Begründung belanglos; denn die widerrechtliche Handlung, die Hager-Bruck hier meinen, die Beschädigung bezw. Vernichtung der versicherten Sache, richtet sich gar nicht gegen den Versicherer, sondern vielmehr gegen den Versicherungsnehmer, dessen Eigentum zerstört wird. Nur letzterer hat auf Grund der §§ 823 Abs. I, Abs. II, 826 einen Schadensersatzanspruch gegen den Beschädiger, der allerdings kraft Gesetzes gemäß § 67 VVG auf den Versicherer übergehen kann.

III. Soll der Versicherer in der A. V. leistungsfrei sein, so muß, wie ich unter I bereits ausgeführt habe, der Versicherungsnehmer den Versicherungsfall schuldhaft, d. h. vorsätzlich oder fahrlässig herbeigeführt haben, wobei jede, auch die leichte Fahrlässigkeit genügt. Kann der Versicherungsnehmer überhaupt nicht schuldhaft handeln, weil bei ihm ein Fall der §§ 827, 828 BGB vorliegt, so ist der Versicherer immer leistungspflichtig. Vorsätzlich handelt, wer einen auf eine bestimmte Tat, z. B. auf Beschädigung der versicherten Sache gerichteten Willen betätigt; der Begriff der Fahrlässigkeit bestimmt sich nach § 276 BGB als die Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt.

1) Aehnlich auch Ehrenberg: Handelsrecht, Bd. VIII, S. 636: „Die Regel des § 61 VVG bedeutet nur eine verneinende Voraussetzung für das Recht des Versicherungsnehmers, Ersatz des eingetretenen Schadens zu fordern."

2) Hager-Bruck 1920, Anm. 4 III b zu § 61, S. 223.

IV. Zwischen der Handlung des Versicherungsnehmers und dem Versicherungsfall muß ferner Kausalzusammenhang bestehen, wenn sich der Versicherer mit Erfolg auf § 61 bzw. § 130 VVG berufen will, d. h. der Versicherungsnehmer muß den Versicherungsfall herbeigeführt haben. Auf das Versicherungsrecht ist, wie auf das Zivilrecht überhaupt, der Grundsatz der adäquaten Verursachung anzuwenden.

V. Eine interessante Frage ist, ob der Versicherer trotz Verschuldens des Versicherungsnehmers zu haften hat, wenn dieser in guter Absicht gehandelt hat. Hier möchte ich mich der Ansicht anschließen, die den für die Gefahrenerhöhung in § 26 VVG ausgesprochenen Gedanken fortentwickelnd dem Versicherungsnehmer den Anspruch zubilligt, wenn er dabei „einem Gebot der Menschlichkeit" gefolgt ist. Das schweizerische VVG hat diesen Grundsatz durch eine besondere Vorschrift, den Art. 15 ausgesprochen. Die Rechtsprechung hat ihn bereits vielfach angewandt, insbesondere bei Handlungen zur Rettung von Menschenleben. Derartige Fälle können in der A. V. besonders praktisch werden.

VI. Das hier gewonnene Ergebnis mag hart erscheinen, weil es den Versicherer stark belastet. Diese Härte wird aber einmal dadurch ausgeglichen, daß der Schadensersatzanspruch des Versicherungsnehmers gegen den Beschädiger seiner versicherten Sache kraft Gesetzes gemäß § 67 auf den Versicherer übergeht, soweit dieser dem Versicherungsnehmer den Schaden ersetzt. Freilich mag es für den Versicherer nur ein schwacher Trost sein, wenn er auf Kosten seiner Leistungspflicht einen unter Umständen sehr problematischen, vielleicht niemals realisierbaren Ersatzanspruch erhält. Da aber allgemein anerkannt ist, daß weder § 61 noch § 130 zwingendes Recht enthalten, beide Bestimmungen also jederzeit zu Gunsten oder zu Ungunsten des Versicherungsnehmers abgeändert werden können, ist hiezu weiter zu sagen, daß der Versicherer, um derart weitgehende Haftungen zu vermeiden, immer in der Lage ist, ihre Deckung in den Versicherungsbedingungen auszuschließen. Im übrigen hat er jederzeit die Möglichkeit, die Höhe der Prämie nach der Größe der Gefahr zu bestimmen, die er zu tragen hat.

## § 9.

## Der Wegfall des versicherten Interesses.

Bei der Schadensversicherung kommt es vor, daß die im Hinblick auf ein Kraftfahrzeug oder seine Benutzung abgeschlossene Versicherung aus irgend einem Grunde überflüssig wird. Das ist deshalb möglich, weil die Haftung des Versicherers keineswegs mit dem Abschluß des Vertrags zusammenzufallen braucht, sondern auch vor oder nach Abschluß beginnen kann. Das Gesetz spricht vom Wegfall des versicherten Interesses. Der Gründe, auf denen der Wegfall beruhen kann, gibt es verschiedene; so kann z. B. das versicherte Fahrzeug nach Abschluß des Vertrags, aber vor Haftungsbeginn des Versicherers zugrunde gegangen sein; der Kraftfahrer erhält den Führerschein nicht, oder das nur auf Probe gekaufte Fahrzeug wird wieder zurückgegeben. Ein besonderer Fall des Wegfalls des Interesses ist im Gesetz noch eigens geregelt, nämlich die Veräußerung der versicherten Sache.

Der den Wegfall des versicherten Interesses behandelnde § 68 VVG unterscheidet zwei Fälle:

1.) Das Interesse, für welches die Versicherung genommen ist, besteht bei Beginn der Versicherung nicht oder gelangt, falls die Versicherung für ein künftiges Unternehmen oder sonst für ein künftiges Interesse genommen ist, nicht zur Entstehung. Alsdann wird der Versicherungsnehmer von seiner Verpflichtung zur Zahlung der Prämie frei; in diesem Falle hat der Versicherer überhaupt nicht, auch nicht die geringste Zeit, das Risiko getragen, und es ist darum nur billig, daß er auch die Gegenleistung nicht beanspruchen kann. Immerhin hat auch der Versicherer mit dem Abschluß der Versicherung sich beschäftigt; er hat dabei vielleicht größere Unkosten gehabt, die sich nun nach dem Wegfall des Interesses als unnötig herausstellen. Deshalb sieht das Gesetz für ihn das Recht vor, für seine Bemühungen eine angemessene Gebühr, die sog. Geschäftsgebühr, das Ristorno zu verlangen. Man spricht dann davon, daß die Versicherung ristorniert wird. Die Höhe der Ristornogebühr festzusetzen, bleibt den Vertragsparteien überlassen. Hat der Versicherungsnehmer selbst schuldhaft das Nichtentstehen des Interesses herbeigeführt, so kann der Versicherer Schadensersatz verlangen.

2.) Das Interesse fällt erst nach dem Beginn der Versicherung weg. Liegt dieser Fall vor, so hat der Versicherer wenigstens eine Zeit lang, wenn auch noch so kurz, das ganze Risiko getragen. Es muß ihm deshalb auch die Gegenleistung des Versicherungsnehmers, die Prämie zustehen. Das Gesetz gewährt sie ihm für die laufende Versicherungsperiode, d. i. für diejenige Zeit, innerhalb deren das Interesse wegfällt. Für die laufende Versicherungsperiode kann der Versicherer die Prämie vollständig verlangen. Dies beruht auf dem Grundsatz, daß die für die einzelne Versicherungsperiode geschuldete Prämie nicht geteilt werden kann. In den meisten Fällen wird die Versicherungsperiode ein Jahr betragen; es ist aber auch möglich, daß sie kürzer bemessen ist oder daß die Versicherung überhaupt nur für eine bestimmte Gelegenheit, z. B. für eine bestimmte Fahrt, genommen ist.

Fällt das versicherte Interesse nur teilweise weg, so liegt Überversicherung im Sinne des § 51 vor; dasselbe gilt dann, wenn das versicherte Interesse nur teilweise zur Entstehung gelangt. Unter Anwendung des Grundsatzes des § 51 VVG kann in einem solchen Falle deshalb der Versicherer sowohl wie der Versicherungsnehmer verlangen, daß die Versicherungssumme, soweit sie den Versicherungswert übersteigt, herabgesetzt und die Prämie verhältnismäßig gemindert wird.

## § 10.

## Die Veräußerung der versicherten Sache.

I. Eine besondere Regelung hat die Frage erfahren, welche Wirkung die Veräußerung der versicherten Sache auf das Versicherungsverhältnis ausübt. Eine solche Veräußerung kann nur bei der Sachversicherung in Betracht kommen, da die einschlägigen Vorschriften davon ausgehen, daß die Versicherung von dem Eigentümer der Sache genommen ist. An und für sich müßte ja die Veräußerung die Beendigung des Versicherungsverhältnisses zur Folge haben, da einerseits das Interesse des Versicherungsnehmers aufhört, andererseits ein Vertragsverhältnis zwischen dem Erwerber und dem Versicherer nicht besteht. Eine derartige Regelung würde aber dem praktischen Bedürfnis nicht entsprechen. Deshalb be-

stimmten früher, vor Inkrafttreten des VVG, vielfach die Versicherungsbedingungen, daß durch die Veräußerung der versicherten Sache die genommene Versicherung zwar erlösche, daß sie aber auch zugunsten des Erwerbers fortgeführt werden könne, wenn dies der Versicherer auf erstattete Anzeige hin genehmige. Wenn also von dem Versicherer die erforderliche Genehmigung erteilt wurde, galt von diesem Zeitpunkt ab der Erwerber der Sache an Stelle des Veräußerers als Versicherungsnehmer.

Demgegenüber geht das VVG von dem Grundsatze aus, daß bei Veräußerung der versicherten Sache der Erwerber an Stelle des Veräußerers in die während der Dauer seines Eigentums aus dem Versicherungsverhältnis sich ergebenden Rechte und Pflichten des früheren Versicherungsnehmers eintritt – § 69 Abs. I –. Der Erwerber wird also des Rechtes teilhaftig, bei Eintritt des Versicherungsfalles von dem Versicherer Entschädigung nach Maßgabe des Vertrages zu verlangen; umgekehrt übernimmt er auch die Verpflichtung, die Prämienleistung zu bewirken und alle aus dem Versicherungsverhältnis sich ergebenden Pflichten gegenüber dem Versicherer zu erfüllen. Soweit die auf die laufende Versicherungsperiode entfallende Prämie noch geschuldet wird, haften Veräußerer und Erwerber dem Versicherer als Gesamtschuldner. Der unmittelbare Übergang des Versicherungsverhältnisses schützt den Erwerber also gegen die Gefahr, daß die Veräußerung einen vorübergehenden Zustand herbeiführt, während dessen er ohne jegliche Deckung ist. Nun kann aber dem Versicherer nicht zugemutet werden, daß er bezüglich des Erwerbers dauernd an den mit dem Veräußerer geschlossenen Vertrag gebunden ist, besonders mit Rücksicht darauf, daß der Versicherer hinsichtlich der Persönlichkeit des neuen Versicherten, seiner Zuverlässigkeit und Verantwortlichkeit erhebliche Zweifel und Bedenken tragen kann. Umgekehrt kann man aber schließlich auch vom Erwerber nicht verlangen, daß er unter allen Umständen die seinen Interessen vielleicht widersprechende, von seinem Vorgänger abgeschlossene Versicherung beibehält. Das Gesetz hat deshalb ein besonderes Kündigungsrecht geschaffen:

a) Der Versicherer kann dem Erwerber das Versicherungsverhältnis unter Einhaltung einer Ausschlußfrist von einem Monat

kündigen; hat er dieses Recht innerhalb eines Monats, seitdem er von der Veräußerung Kenntnis erlangt hat, nicht ausgeübt, so ist sein Kündigungsrecht erloschen.

b) Der Erwerber ist berechtigt, das Versicherungsverhältnis ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist zu kündigen, aber nur innerhalb eines Monats nach dem Erwerb oder nach erlangter Kenntnis von der Versicherung. Wird durch Kündigung eines der beiden Teile das Versicherungsverhältnis gelöst, so wird der Erwerber von der Haftung für die Prämie frei; diese wird für die laufende Versicherungsperiode dann dem Versicherer vom Veräußerer allein geschuldet. Begreiflicherweise hat der Versicherer ein lebhaftes Interesse daran, von der Veräußerung zu erfahren, um allenfalls zu kündigen und dadurch ein Erlöschen seiner Haftung herbeizuführen. Das Gesetz legt daher dem Veräußerer und Erwerber in gleicher Weise die Verpflichtung auf, dem Versicherer hierüber unverzüglich Anzeige zu erstatten. Wird die Anzeige von keinem der beiden gemacht, so ist der Versicherer von der Verpfllichtung zur Leistung frei, wenn der Versicherungsfall später als einen Monat nach dem Zeitpunkt eintritt, in dem ihm die Anzeige hätte zugehen müssen. War ihm dagegen in diesem Zeitpunkt die Veräußerung bekannt, dann kann er sich nicht doloser Weise auf seine Leistungsfreiheit berufen, da er ja selbst hätte kündigen können. Seine Leistungspflicht bleibt aber auch dann bestehen, wenn zur Zeit des Eintritts des Versicherungsfalles für ihn die Frist zur Kündigung bereits abgelaufen war und eine Kündigung nicht erfolgt ist.

II. In Literatur und Praxis lebhaft umstritten ist die Frage, was unter Veräusserung der versicherten Sache im Sinne der §§ 69 ff. des VVG zu verstehen sei. Der Standpunkt des Reichsgerichts ist in ständiger Rechtssprechung [1]) der, daß die Veräusserung der versicherten Sache eine bürgerlich-rechtliche Veräusserung zur Voraussetzung habe und deshalb die Versicherung erst dann auf den Erwerber übergehe, wenn dieser tatsächlich das Eigentum an der Sache erlange. Es will diese Frage nicht aus dem Gesichtspunkt des wirtschaftlichen Interesses entscheiden, sondern meint,

1) Insbesondere RGZ 84, S. 409 ff; J.W. 1914, S. 838; ferner RGZ 86, 187; 114, 12.

Veräusserung bedeute im Sinne des VVG wörtlich Übertragung des Eigentums. Diese Auffassung hat das Schrifttum ziemlich einheitlich abgelehnt. Alle diese gegenteiligen Meinungen gehen davon aus, daß, wie aus dem Wesen der Schadensversicherung sich ergibt, ihr Gegenstand niemals die Sache selbst, sondern nur das Interesse des Versicherungsnehmers an ihr sein kann, und kommen zu dem Ergebnis, daß für die Veräußerung entgegen der Auffassung des Reichsgerichts nicht der Übergang des Eigentums, sondern der Übergang des Interesses maßgebend ist. Den Zeitpunkt, in dem der Interesseübergang sich vollziehe, setzen sie meist gleich mit dem Augenblick, in dem die Gefahr auf den Erwerber übergeht. Nach Hager-Bruck [1]) vollzieht sich der Übergang in dem Augenblick, in dem der Erwerber Interessent wird; sie verstehen die im Gesetz gebrauchten Worte „Veräußerung, Eigentum, Erwerber, Veräußerer" nicht in juristisch-technischem, sondern in wirtschaftlichem Sinn. Der Gerhard-Hagen'sche Kommentar[2]) lehrt, daß es mit der bloßen Anwendung des aus dem Sprachgebrauch des BGB entnommenen Begriffs Veräußerung nicht getan sei, daß vielmehr bei der Flüssigkeit und Unbestimmtheit des Interessebegriffes eine Veräußerung in streng rechtlichem Sinn nicht vorzuliegen brauche, sondern auch eine Belastung der Sache mit einem dem Eigentum wirtschaftlich gleichwertigen Recht genüge. Kersting[3]) sagt, Veräußerung im Sinne des VVG sei nicht „die vollkommene Übertragung einer Sache" auf einen anderen, sondern „der wirtschaftliche Vorgang des Übergangs einer Sache aus der Interessensphäre des Versicherungsnehmers in die einer dritten Person". Sie alle nehmen also übereinstimmend an, daß die im Gesetz ausgesprochene Veräußerung der versicherten Sache einer Veräußerung des versicherten Interesses gleich geachtet werden muß. Gegen diese Anschauung hat in jüngster Zeit Blank [4]) Stellung genommen, der die Richtigkeit der Ansicht des Reichsgerichts nachzuweisen versucht. Er knüft an die vom Schrifttum vertretene herrschende Ansicht an und meint, wenn man eine Veräusserung des versicherten Interesses fordere, so müsse man daraus eine zweifache Voraussetzung ableiten, nämlich die Entäusserung des

1) Kommentar 1920, Anm. 2 zu § 69, S. 253.
2) Anm. 2 S. 330 ff zu § 69 — 73.
3) Vers. und Geldwirtsch. 1928, S. 36.
4) Vers. und Geldwirtsch. Heft 16 und 17.

versicherten Interesses auf der einen, seinen Erwerb auf der anderen Seite. Eine derartige Interessenveräusserung vollziehe sich aber nach außen hin gar nicht in erkennbarer Weise; in verschiedenen Fällen, besonders wenn der Kaufpreis der Sache noch nicht oder noch nicht ganz bezahlt sei, bleibe übrigens der Verkäufer in gleicher Weise an der Sache interessiert, wenn gleich der Käufer die Gefahr nach Übergabe zu tragen habe. Man könne deshalb nur von einem allmählichen Hingleiten in die Interessensphäre des anderen sprechen. Auch ein anderer Punkt spricht nach seiner Ansicht für das Reichsgericht. Es ist zwar richtig, daß, wie er meint, ein der Veräusserung unterliegender Gegenstand nicht verändert werden darf; beizutreten ist ihm auch darin, daß unter Interesse die subjektive Wertbeziehung auf den versicherten Gegenstand zu verstehen ist. Wenn man aber anstatt der Veräusserung der versicherten Sache eine Interessenveräusserung annehme, so ergäbe sich hier ein Widerspruch; denn das Interesse des Käufers sei immer größer als das des Verkäufers, da er sonst die Sache nicht kaufen würde. Es liege deshalb in der Veräusserung der Sache keine Veräusserung des Interesses, sondern dessen Neuanschaffung vor. Auch aus diesem Grunde müsse man nach dem Sprachgebrauch des VVG der Auslegung des Reichsgerichts den Vorzug geben. Er kommt zu dem Ergebnis, daß das Interesse durch den Eigentumsübergang ein neues Subjekt in der Person des Erwerbers erhalte und zitiert für diese Auffassung Kisch[1]), der auch anerkennen müsse, daß das Interesse durch die Person seines Trägers individualisiert werde. Die Berufung auf diese Quellenstelle scheint mir aber zu Unrecht zu geschehen, da Kisch [2]) gerade das Gegenteil ausführt, wenn er sagt: „Allein gerade hievon machen die Vorschriften über die Veräusserung der versicherten Sache eine durchgreifende Ausnahme, indem sie das Interesse gewissermaßen von seiner subjektiven Verknüpfung loslösen und trotz des Wechsels seines Trägers als das ursprüngliche, identisch gebliebene fortdauern lassen". Die letzte These Blanks bedeutet aber m. E. auch einen Widerspruch zu seiner früheren Behauptung, daß die Veräusserung der Sache keine Veräusserung des Interesses, sondern dessen Neuanschaffung bedeute. Denn das alte Interesse

1) Handb. Bd. 3, S. 295/96.
2) a. a. O. S. 296 weiter unten.

– das des Veräusserers und dieses kann doch nur gemeint sein, – bekommt doch kein neues Subjekt in der Person des Erwerbers, wenn, wie Blank selbst sagt, dieses Interesse gar nicht weiter besteht, sondern ein neues an seine Stelle tritt. Freilich gibt auch Kisch [1]) zu, daß gelegentlich das Interesse vermöge seiner besonderen Natur mit dem Subjekt so eng verbunden sein kann, daß es getrennt von dieser Person nicht fortbestehen kann. Ist ein solches Interesse versichert, so kann es natürlich auf den Erwerber nicht übergehen, und damit auch nicht die Versicherung. Blank meint abschließend, der Erwerber werde das Subjekt des ganzen Versicherungsverhältnisses und wenn er hiernach auch im Schadensfalle eine zahlenmäßig andere Entschädigung erhalte, als dem Veräusserer zustehen würde, so habe er doch kein anderes Recht als der Veräusserer. Denn beide hätten nur Anspruch auf Schadensersatz. Da aber, wie Kisch sagt, das Interesse identisch geblieben ist, kann der Erwerber niemals einen höheren Ersatz bekommen als der Veräusserer, denn auch er hat bei der Sachversicherung nur das Eigentümerinteresse versichert, das Interesse, das ein Eigentümer an der Sache zu haben pflegt. In Wirklichkeit ist meiner Ansicht nach nicht die Sache selbst, sondern das Interesse des Versicherungsnehmers versichert. Es kann also für die Veräusserung nicht auf den rechtlichen Eigentumswechsel an der Sache, sondern nur auf den Übergang des Interesses, eines wirtschaftlichen Begriffs, ankommen. Dieser Übergang vollzieht sich in dem Zeitpunkt, in dem der neue Erwerber Interessent wird. In Anwendung des § 446 BGB besteht dieses Interesse für ihn von dem Zeitpunkt an, wo er auch die Gefahr der Sache zu tragen hat. Die Auffassung des Reichsgerichts ist deshalb im Endergebnis nur in so weit richtig, als das Interesse zugleich mit dem Eigentumswechsel übergeht – Eintragung im Grundbuch, Zuschlag in der Zwangsversteigerung –.

III. Bestritten ist auch die Frage, ob der Erwerber, der im Kaufvertrag sich verpflichtet hat, in die Versicherung des Verkäufers einzutreten, dem Versicherer noch gemäß § 70 Abs. II VVG kündigen kann. Dies bejahen Lesser [2]) und Gottschalk [2]), ihnen tritt Josef entgegen. [2]) Ich möchte mich der ersteren Ansicht anschließen, daß Veräußerer und Erwerber das gesetzliche Kündigungsrecht

1) Handbuch, Band 3 Seite 296.
2) Vers. und Geldwirtsch. S. 251; S. 302 ff.

nicht ausschließen können; denn im Kaufvertrage übernimmt der Erwerber nur eine Verpflichtung gegenüber dem Veräusserer; dem Versicherer gegenüber bleibt er in seiner Entschließung frei. Der Versicherer kann deshalb ihm gegenüber nicht einwenden, er habe in einem Vertrag mit dem Veräußerer auf das Kündigungsrecht verzichtet.

IV. Daß der Verkauf unter Eigentumsvorbehalt eine Veräußerung im Sinn der § 69 ff. bedeute, verneint Josef [1]). Ihm stimmt auch das Reichsgericht bei [2]); diese Frage hat in jüngster Zeit wieder Katz aufgegriffen [3]), und ohne zur Streitfrage selbst Stellung zu nehmen, zwei Urteile des Landgerichts Berlin angeführt, die zwei im Grunde gleichgelagerte Fälle entgegengesetzt entschieden haben. M. E. ist die Frage mit dem Urteil der 30. Zivilkammer zu entscheiden, weil sie von der in der Wissenschaft herrschenden Ansicht ausgeht, daß unter Veräußerung im Sinn der §§ 69 ff. nicht der Eigentumswechsel im rechtlichen Sinn, sondern der Übergang des wirtschaftlichen Interesses zu verstehen ist. In der Entscheidung heißt es: „Die Anzeigepflicht (§ 71 VVG) besteht darnach in allen Fällen, in denen ein Übergang des Versicherungsinteresses stattgefunden hat. Auf den Eigentumswechsel als solchen kommt es nicht an. Wie einerseits der Versicherer in Fällen, in denen der Übereignende im Besitz und Genuß der Sache bleibt, sich nicht auf § 69 ff. berufen kann, so muß ihm andererseits der Schutz dieser Bestimmung zuerkannt werden, wenn der Käufer bereits in den vollen wirtschaftlichen Genuß der Sache eingetreten ist. Dies ist aber im vorliegenden Fall geschehen. Der Käufer war im Besitz des Autos, er allein hatte über seine Unterstellung, Verwendung usw. zu bestimmen, der Wagen war auch wirtschaftlich auf ihn übergegangen; denn der Vertrag sah ein dauerndes Verbleiben des Autos im Vermögen des Käufers vor. Der Eigentumsvorbehalt geschah lediglich zu Sicherungszwecken des Veräußerers. Es ist dem Kläger nicht zuzugestehen, daß der Eigentumsvorbehalt der Annahme eines wirtschaftlichen Übergangs der Sache entgegenstehe. Der Eigentumsvorbehalt bewirkt zunächst nur ein formelles Eigentum im Rechtssinn. Wenn der Kläger wegen

1) LZ 1911, S. 375.
2) RGZ Bd. 114, S. 316 ff.
3) Deutsches Autorecht 1928, Nr. 20, S. 4.

Nichtzahlung des Restkaufgeldes von seinem Eigentumsvorbehalt Gebrauch machen würde, so würde gegebenenfalls im wirtschaftlichen Sinn eine Rückübertragung der Sache wiederum an den Eigentümer stattfinden müssen. Bis dahin liegt aber das Versicherungsinteresse beim Käufer" [1]). Aus diesen Gründen möchte auch ich annehmen, daß beim Verkauf einer Sache unter Vereinbarung des Eigentumvorbehalts eine Veräußerung im Sinn der §§ 69 ff. vorliegt.

V. Überwiegend bejaht wird heute, daß es sich bei der Sicherungsübereignung um eine Veräußerung im Sinn der § 69 ff. handle. [2]) Dies ist jedoch zu verneinen [3]); derjenige, an den die Sache übereignet wird, verfolgt mit der Übereignung nur einen Sicherungszweck, während der Übereignende selbst im Besitz der Sache verbleibt; ihm steht auch ihr Genuß und ihre wirtschaftliche Ausnützung zu. Für den Übereignenden bleibt das Interesse also bestehen. Demnach liegt hier gerade der umgekehrte Fall wie beim Verkauf unter Eigentumsvorbehalt vor. Deshalb ist auch in der Sicherungsübereignung eine Veräußerung nicht zu erblicken, und den Vertragsparteien obliegt keine Anzeigepflicht.

---

1) Ebenso Urteil des OLg Düsseldorf v. 30. 12. 27 in Veröff. des RAA 1928, S. 42.
2) LZ 1911, S. 375; das Recht 1910, Nr. 1454.
3) Ebenso Hager-Bruck, Kommentar z. VVG 1926, Anm. 1 zu § 69 S. 236.

# III. Abschnitt.

## Die Ausgestaltung der Automobilversicherung durch die Versicherungsbedingungen.

### § 11.

### Kurzer Überblick über die Entwicklung der Versicherungsbedingungen.

Betrachtet man die Entwicklung der A. V. seit ihrer Entstehung bis zu ihrer heutigen Ausgestaltung, so ist ganz allgemein zu sagen, daß die Fahrzeugversicherung im Laufe der Zeit einem nicht unbedeutendem Wandel unterzogen wurde. Dabei fielen die Veränderungen in den Versicherungsbedingungen meist zu Ungunsten der Versicherungsnehmer aus. Dem Wesen der Transportversicherung entsprechend suchte die Automobilversicherung in ihren Anfängen ihren Kunden einen möglichst allgemeinen Schutz zu gewähren. Der Ausschluß bestimmter Risiken aus der Haftung des Versicherers gehörte damals zu den Seltenheiten. Als Vorbild für ihre Bedingungen konnte die A. V. damals nur die Bedingungen der Seeversicherung, die allerdings in langjähriger Praxis in einer für beide Vertragsteile zufriedenstellenden Weise ausgestaltet waren, und die der Binnentransportversicherung nehmen. Das waren aber alles nur verwandte Gebiete und die Praxis mußte erst zeigen, ob die daraus unter Berücksichtigung der besonderen Gefahren und der Eigenart einer Landtransportmittelversicherung abgeleiteten Bedingungen brauchbar waren. Hier mußten die Gesellschaften oft schlimme Erfahrungen machen; ungeheure bedingungsgemäß zu erstattende Caskoschäden brachten sie teilweise selbst in die größten Schwierigkeiten, verschiedene andere Gesellschaften gaben die Übernahme der Deckung dieses Versicherungszweiges überhaupt auf, die übrigen mußten ihre Be-

dingungen auf Grund der gemachten Erfahrungen ändern; daß die Veränderungen nicht zu Gunsten der Versicherungsnehmer ausfielen, ist klar; die Deckung verschiedener Risiken durch den Versicherer wurde überhaupt ausgeschlossen, auf der anderen Seite aber auch die Prämie erhöht, bzw. nach einem Prämiensystem gesucht, das die einzelnen Versicherungsnehmer möglichst gerecht im Verhältnis zu der ihnen zugestandenen Risikodeckung heranzieht. Diese Entwicklung ist selbst heute noch nicht abgeschlossen.

Letzten Endes ist die Übernahme der A. V. für den Versicherer auch nur Geschäft; er wagt sich dabei in den im Leben nun einmal tobenden Konkurrenzkampf und hat bei der Aufstellung seiner Bedingungen auf das Entgegenkommen anderer Gesellschaften gegen ihre Kunden Rücksicht zu nehmen; trotzdem weichen die Bedingungen der einzelnen Versicherungsgesellschaften nicht oder höchstens nur sehr unerheblich von einander ab, sodaß sie einer einheitlichen Darstellung zugänglich sind. Denn einmal kann der Versicherer auch im Konkurrenzkampf nicht soweit entgegenkommen, daß darunter evtl. seine eigene Existenz leidet, dann aber ist die Mehrzahl der die Fahrzeugversicherung betreibenden Versicherungsgesellschaften in einem eigenen Verband, dem sog. Autokaskoverband zusammengeschlossen, dessen Zweck es ist „durch Vereinbarung gemeinsamer Bedingungen, Prämien und Entschädigungsgrundsätze, durch Austausch der Erfahrungen sowie durch Aufstellung von Regeln für den Wettbewerb das Geschäft gesund zu erhalten".

## § 12.

## Der Umfang des Versicherungsschutzes.

Da der A. V. als Transportversicherung die Universalität der Gefahren eigentümlich ist, andererseits aber keine Versicherungsgesellschaft universell die Haftung für alle möglichen Gefahren übernimmt, bestehen für die Gesellschaften bei Aufstellung ihrer Bedingungen grundsätzlich zwei Möglichkeiten. Sie können entweder alle diejenigen Gefahren und Gefahrenkomplexe in ihren Bedingungen namentlich erwähnen, bei deren

Eintritt sie dem Versicherten Deckung gewähren wollen, oder sie können umgekehrt bestimmen, welche Gefahren von ihrer Haftung ausgeschlossen sein sollen, sodaß dann also alle übrigen Gefahren von der Versicherung gedeckt sind. Die Gesellschaften bevorzugen es, bestimmte Gefahren von dem Versicherungsschutz für ausgeschlossen zu erklären und im übrigen von den unter Deckung genommenen Risiken die hauptsächlichsten ausdrücklich zu erwähnen.

I. Nach den geltenden Versicherungsbedingungen erstreckt sich die Versicherung auf alle Schäden, die an dem versicherten Kraftfahrzeug entstehen und verursacht werden:

1.) Durch Unfall; ein Unfall liegt dann vor, wenn die Beschädigung am Kraftfahrzeug oder an einem seiner Teile durch ein plötzlich von außen her mit mechanischer Kraft auf dasselbe einwirkendes Ereignis entstanden ist. Unfall bedeutet also nicht etwa, wie bei derjenigen Personenversicherung, die technisch Unfallversicherung genannt wird, einen ganz besondern Erfolg schadenbringender Ereignisse, einen Erfolg, der als solcher bei dieser Versicherungsart allein in Betracht kommt und der dieser Versicherung wie ihren Namen, so auch ihren besonderen Charakter gegeben hat. Unfall bedeutet hier den Gegensatz zu jeder Art des inneren Verderbs, und soll auf die Universalität der gedeckten Gefahren hinweisen. Miteingeschlossen in die Versicherung sind also auch alle Schäden, die durch Witterungseinflüsse, z. B. durch Blitz, Sturm oder Hagelschlag entstehen.

2.) Die meisten Versicherungsbedingungen erwähnen ferner, daß alle mut- oder böswilligen Beschädigungen des Kraftfahrzeugs durch dritte betriebsfremde Personen zu Lasten des Versicherers gehen.

3.) Der Versicherer hat ferner alle durch Brand, Explosion oder Kurzschluß an dem Fahrzeug entstandenen Schäden zu tragen; dabei bleibt es gleichgültig, ob die Brandursache außerhalb oder innerhalb des Kraftfahrzeuges liegt. Während bis vor kurzem Feuerschäden noch ganz zu Lasten des Versicherers gingen, bringen die Versicherungsbedingungen seit 1926 hierin eine wesentliche Aenderung. Da die Gesellschaften in den Jahren vorher in der

Kraftfahrzeugversicherung zum Teil mit erheblichen Verlusten abschnitten, sahen sie sich genötigt, verschiedentlich die Prämien zu erhöhen, im übrigen aber den Versicherungsschutz einzuschränken. Um die Versicherungsnehmer ferner zu veranlassen, der Verhütung der Feuersgefahr die größte Sorgfalt zuzuwenden, bestimmen seither die Bedingungen, daß von jedem Feuerschaden der Versicherungsnehmer ein Fünftel selbst zu tragen hat. Diese Selbstbeteiligung von 20% kommt nur dann in Fortfall, wenn das versicherte Kraftfahrzeug zurzeit des Schadens mit einer selbsttätig wirkenden, unter der Motorhaube angebrachten und von der Versicherungsgesellschaft anerkannten Feuerlöschvorrichtung versehen war.

4.) Die Versicherung deckt ferner den Diebstahl, den Raub und die Unterschlagung des ganzen Fahrzeugs. Ist jedoch die Unterschlagung durch denjenigen begangen, an den der Versicherungsnehmer das Fahrzeug unter Eigentumsvorbehalt veräußert hat, so tritt eine Haftung des Versicherers nicht ein. Auch der Diebstahl oder Raub einzelner am Kraftfahrzeug durch Schlüssel verwahrter, durch Ketten gesicherter oder durch Schrauben befestigter Zubehör- und Ersatzteile wird als ersatzpflichtig anerkannt. Letztgenannte Bestimmung hat gegenüber früher heute an Bedeutung verloren, da die Automobilindustrie sich den Erfordernissen einer genügenden Sicherheit gegen die Diebstahlsgefahren der Zubehörteile restlos angepaßt hat. Lose oder nur durch Riemen befestigte Teile gibt es an dem modernen Kraftfahrzeug heute kaum mehr. Miteingeschlossen in die Versicherung ist auch die Diebstahlsgefahr aller Zubehör- und Ersatzteile, die sich im verschlossenen Unterstellraum des Fahrzeugs befinden. Nicht unter Verschluß befindliche Teile – wie z. B. lose Fußmatten, Polster, Werkzeug und dergl. – können auf Grund besonderer Vereinbarung unter Entrichtung eines Prämienzuschlags gegen einfachen Diebstahl mit versichert werden. Ist die Mitversicherung des letztgenannten Risikos nach den Bedingungen zulässig, wie z. B. bei denen der Kraft-Versicherungs-A.-G. des Automobilclubs von Deutschland, so pflegt meistens die Bestimmung mit enthalten zu sein, daß im Versicherungsfall bei derartigen Schäden der Versicherer ¼ selbst zu tragen hat.

Die vorstehenden Risiken gelten auch dann als mitversichert wenn das Fahrzeug selbst mittels Eisenbahn, Schiff usw. transportiert wird — eingeschlossen sind auch die leicht möglichen Schäden bei den Verladungen hiezu —, sowie dann, wenn das Kraftfahrzeug leicht brennbare oder entzündbare Stoffe befördert und dadurch naturgemäß eine größere Möglichkeit für den Eintritt eines Versicherungsfalles, z. B. eines Brandschadens, besteht.

II. Demgegenüber sind eine ganze Reihe von Schäden von der Haftung des Versicherers ausgeschlossen.

1.) Grundsätzlich treffen den Versicherer nicht Wertminderungen infolge des Gebrauchs des Kraftwagens, also reine Abnutzungsschäden. Diesen Schäden geht das Moment des Zufälligen ab, sie lassen sich trotz sorgfältiger und sachgemäßer Behandlung und Pflege des Fahrzeugs nicht vermeiden. Deshalb wäre es auch unbillig, sie dem Versicherer aufbürden zu wollen. In diese Gruppe gehören ferner alle diejenigen Schäden am versicherten Kraftfahrzeug, die sich als Konstruktions- oder Materialfehler darstellen. Von den ausgeschlossenen Schäden sind hier ferner noch zu erwähnen: Maschinen-, Betriebs- und Bremsschäden, Schäden durch Auslaufen der Lager, reine Lackschäden, ferner alle Schäden, die an den elektrischen Anlagen infolge Kurzschlusses entstehen.

Eine andere Frage ist die, ob der Versicherer Deckung zu gewähren hat für Schäden, die auf einem Konstruktions- oder Materialfehler beruhen und eben deswegen einen Unfall herbeigeführt haben. Die neuesten Versicherungsbedingungen der „Kraft" nehmen auch diesen Fall ausdrücklich unter Versicherungsschutz, wohl um mit Rücksicht auf ein Urteil des Reichsgerichts vom 26. 1. 26 [1]) allen Streitfällen vorzubeugen. Die Frage ist zweifellos zu bejahen. Dem erwähnten Urteil lag kurz folgender Sachverhalt zugrunde: Während der Fahrt brachen ohne äußere Ursache an dem versicherten Kraftwagen die Speichen des Hinterrads, dadurch geriet der Wagen ins Schleudern und prallte gegen einen Baum, wobei er vollständig zertrümmert wurde. Die Versicherungsgesellschaft lehnte die Ersatzpflicht mit der Begründung

1) Versicherungspraxis 1926, Heft 4, S. 32.

ab, daß die Schadensursache ein reiner Bruchschaden sei, für den sie nach den Bedingungen nicht aufzukommen habe. Das Reichsgericht gab der Klage statt und begründete zutreffend folgendermaßen: „Fährt ein Kraftfahrzeug gegen einen Baum, und wird es dadurch beschädigt oder zertrümmert, so kann füglich nicht in Abrede gestellt werden, daß der Schaden durch ein von außen her plötzlich auf das Fahrzeug einwirkendes Ereignis herbeigeführt worden ist. Wenn nun aber auch die Beklagte für Materialschäden als solche nicht haftet, so liegt die Sache doch anders, wenn infolge von Bruch ein wirklicher Unfallschaden mitverursacht wird. Die unmittelbare Ursache ist dann das Anfahren an den Baum und es kommt selbst nicht in Betracht, ob die mittelbare Ursache dieses Ereignisses in schlechter Führung, im Versagen der Steuerung, in einem Radbruch und dergl. zu suchen ist."

Zu den nicht mitversicherten reinen Abnutzungsschäden gehören in erster Linie Beschädigungen der Gummibereifung; solche werden jedoch dann ersetzt, wenn sie infolge anderer bedingungsgemäß zu erstattender Schäden entstehen. Dasselbe gilt für Lackschäden. Am Kraftwagen befestigte Ersatzreifen sind selbstverständlich durch das vom Versicherer übernommene Diebstahlsrisiko gedeckt.

2.) Der Versicherer hat weiter nicht aufzukommen für alle die Schäden, die als Folge ungewöhnlicher Ereignisse entstehen können. Als solche Ereignisse zählen die Bedingungen auf: Erdbeben, Kriegsereignisse, Verfügungen von hoher Hand, bürgerliche Unruhen, Aufruhr. Ferner sind sämtliche an einem Kraftfahrzeug möglichen Schäden von der Versicherung ausgeschlossen, wenn es zu Kriegszwecken Verwendung findet.

In diesem Zusammenhang sind als nicht versichert zu nennen ferner die Schäden, die dem Kraftfahrzeug zustoßen können bei Beteiligung an Fahrtveranstaltungen, bei denen es auf Erzielung einer Höchst- oder Durchschnittsgeschwindigkeit ankommt, sowie bei Trainingsfahrten hiezu, ferner bei sog. Zuverlässigkeitsfahrten. Eine Vorbereitung zum Rennen, also eine Trainingsfahrt, liegt nach der Rechtssprechung des OLG Hamm [1]) auch dann vor,

1) Vers. u. Geldwirtsch. Bell. Nr. 45, S. 175.

wenn der zum Rennen bestimmte Wagen von einer anderen Person und auf einer anderen Strecke zur Erzielung einer Höchstgeschwindigkeit erprobt wird. Begreiflicherweise hat der Versicherer ein Interesse daran, derartige Fahrten, die eine bedeutende Steigerung der von ihm übernommenen Risiken bedeuten, gegen die gewöhnliche Prämie nicht unter Deckung zu nehmen. Die Gesellschaften kommen aber dem Versicherungsbedürfnis der Sportleute dadurch entgegen, daß sie solche Wettbewerbs- und Zuverlässigkeitsfahrten von Fall zu Fall auf Antrag gegen eine besondere Prämie in die Versicherung miteinbeziehen.

III. Eine grundsätzliche Erweiterung der Automobilversicherung stellte die im Jahre 1922 eingeführte Bruchschadensversicherung dar. [1]) Bis dahin waren reine Bruch- und Betriebsschäden durch die Versicherung nicht mitgedeckt. Die neue Bruchschadenversicherung schloß auch solche Schäden ein, die z. B. durch Bruch von Teilen des Kraftfahrzeugs infolge von Konstruktions- und Materialfehlern, durch Erschütterungen infolge schlechter Straßen entstanden und ferner auch Betriebsschäden, die z. B. durch Bruch einzelner Maschinenteile im Betrieb, Heißlaufen des Motors usw. hervorgerufen wurden. Zweifellos stellte sie eine Vervollkommnung der A. V. dar. Sie wurde von den Autobesitzern lebhaft begrüßt und ebenso stark in Anspruch genommen. Die ungeheure Inanspruchnahme der Versicherer mit derartigen Schadensfällen zwang sie aber schon im Jahre 1926, von der Übernahme solcher Risiken wieder Abstand zu nehmen.

IV. Als Zusatzversicherung sehen die Bedingungen verschiedener Gesellschaften die Reisegepäckversicherung vor. Sie gewährt gegen Entrichtung eines besonderen Prämienzuschlags Versicherungsschutz für Reiseeffekten, welche mit dem versicherten Kraftfahrzeug befördert werden, gegen Beschädigungen als Folge eines bedingungsgemäßen Unfalls des Fahrzeugs sowie gegen Einbruchdiebstahl und Feuer, wenn diese Schäden während der Fahrt und des Reiseaufenthalts in Hotels oder Privathäusern entstehen.

V. Zu der Reihe der Bestimmungen, die im Jahre 1926 Eingang in die allgemeinen Versicherungsbedingungen der Gesell-

1) Zeitschr. f. Vers.-Wesen 1922, S. 122.

schaften fanden und die Ersatzpflicht der Versicherer zu Ungunsten der Versicherungsnehmer neuerdings beschränkten, gehört auch die Vorschrift, daß von jedem bedingungsgemäß zu ersetzenden Schaden der Versicherungsnehmer 100 R. M. selbst zu tragen hat. Früher haben die Gesellschaften eine derartige Selbstbeteiligung nie gefordert. Sie sind dazu nur übergegangen, um ihre Reparaturkostenausgaben zu verringern, weil eine weitere Prämiensteigerung ihnen nicht zweckmäßig erschien. Die Selbstbeteiligung bis zum Betrag von 100.— R.M. erstreckt sich auf jeden einzelnen Versicherungsfall. Wenn nun auch Reparaturen an Kraftwagen gewöhnlich mit erheblichen Kosten verbunden sind, so gibt es doch eine ganze Reihe an und für sich ersatzpflichtiger Schäden, die einzeln bewertet den Selbstbeteiligungsbetrag nicht erreichen, sodaß sie der Autohalter, obwohl er versichert ist, aus eigener Tasche bezahlen muß. Da zudem die geltenden Prämientarife ziemlich hoch sind, sehen schon aus diesem Grunde viele Autohalter heute von dem Abschluß einer Fahrzeugversicherung ab und bleiben unversichert, weil sie, von Totalschäden abgesehen, ohne Versicherung mindestens ebenso gut wegzukommen glauben, als wenn sie versichert wären.

VI. Als eine weitere Einschränkung des Versicherungsschutzes pflegen die Bedingungen heute meist auch die Bestimmung zu treffen, daß eine Ersatzleistung nur dann gewährt wird, wenn der berechtigte Führer des Kraftfahrzeugs bei Eintritt des Schadens den zur Führung des Fahrzeugs vorgeschriebenen Führerschein hatte oder der Versicherungsnehmer dies in entschuldbarer Weise annehmen konnte.

VII. Das Kraftfahrzeug ist ein bewegliches Gut; es ist deshalb auch neben dem Umfang der Haftung des Versicherers der örtliche Geltungsbereich der Versicherung festzulegen. Die allgemeinen Versicherungsbedingungen beschränkten früher die Ersatzleistung der Gesellschaften regelmäßig auf die in Deutschland beheimateten Fahrzeuge und auf die innerhalb des deutschen Reichs entstandenen Schäden. Den Bedürfnissen des nahen Grenzverkehrs pflegten die Versicherer jedoch dadurch entgegenzukommen, daß Auslandsfahrten bis zu 48 Stunden Dauer oder bis zu einer Entfernung von 100 km von der deutschen Grenze prämienfrei

oder gegen einen nur geringen Zuschlag mitübernommen wurden. Heute ist der Versicherungsschutz allgemein auf ganz Europa ausgedehnt.

## § 13.

## Die Ersatzleistung des Versicherers.

Die allgemeinen Versicherungsbedingungen unterscheiden zwischen 2 Arten von Schadensfällen:

a) dem Totalverlust des ganzen Fahrzeugs; ein solcher Schaden kann herbeigeführt werden entweder dadurch, daß das versicherte Fahrzeug infolge eines Unfalls vollständig vernichtet wird, oder dadurch, daß dem Besitzer die Verfügungsgewalt über seinen Kraftwagen durch Raub, Diebstahl oder Unterschlagung völlig entzogen wird.

b) dem Partial- oder Teilverlust, wenn das Fahrzeug teilweise vernichtet oder beschädigt wird.

In allen Fällen ist die Grundlage für die Ersatzleistung des Versicherers das Interesse, das der Versicherungsnehmer an dem versicherten Gegenstand hat, der sog. Versicherungswert. Da das Versicherungsinteresse eine Wertbeziehung des Versicherungsnehmers zur versicherten Sache bedeutet, könnte der Versicherungswert in jedem einzelnen Versicherungsvertrag ein verschiedener sein; so könnte der eine Versicherungsnehmer den Handelswert, ein anderer den Gebrauchswert, ein Dritter das spezielle Interesse, das gerade er an dem Kraftfahrzeug hat, den Liebhaberwert, versichert wissen wollen. Im Interesse einer einheitlichen Durchführung der Schadensregulierung bestimmen deshalb die Bedingungen als Versicherungswert regelmäßig den Zeitwert des Wagens und verstehen darunter den gemeinen Wert des Fahrzeugs oder seiner Teile am Tage des Schadens. Unerläßliche Voraussetzung für die Schadensregelung ist daher immer, daß zunächt dieser Zeitwert festgestellt wird; bestehen darüber zwischen Versicherungsnehmer und Versicherer Meinungsverschiedenheiten, so wird über den Versicherungswert durch eine Sachverständigenkommission entschieden — siehe § 15 —.

I. Im Teilschadensfalle, also im Falle einer Beschädigung des versicherten Kraftfahrzeugs, ersetzt die Versicherung die erforderlichen Kosten der Wiederherstellung der beschädigten Teile, soweit sie über die ausbedungene Selbstbeteiligung des Versicherungsnehmers hinausgehen. Ersatzpflichtig sind ferner die notwendigen einfachen Fracht- und Transportkosten. Hierunter fallen vor allen Dingen die Kosten für die Abschleppung des reparaturbedürftigen Wagens in die nächste Reparaturwerkstätte; will der Versicherungsnehmer, daß der Wagen in einer anderen Werkstätte wiederhergestellt wird, so fallen ihm die weiteren Kosten zur Last. Auch die Frachtauslagen für die Neubeschaffung notwendiger Ersatzteile von den einschlägigen Spezialfabriken hat der Versicherer zu tragen; wenn dieser Umstand, der hauptsächlich bei ausländischen Wagentypen von großer Bedeutung sein kann, auch heute gegenüber früher nicht mehr so sehr ins Gewicht fällt, weil die größeren Automobilfabriken Lager in Ersatzteilen in allen größeren Plätzen Deutschlands unterhalten, so bleibt die Übernahme dieser Kosten durch die Versicherungsgesellschaften trotzdem eine sehr beachtliche Nebenleistung, weil bei der außergewöhnlich großen Verbreitung aller möglichen ausländischen Wagentypen in Deutschland die Ersatzteilebeschaffung erschwert ist; gelegentlich müssen Ersatzteile besonders angefertigt werden, die unter anderen Verhältnissen fertig und wesentlich billiger bezogen werden könnten. Etwaige Kosten, die für Veränderungen und Verbesserungen am versicherten Fahrzeug sowie für die Behebung etwa bestehender Mängel anfallen, gehen auch dann nicht zu Lasten der Versicherung, wenn diese Ausbesserungen anläßlich ersatzpflichtiger Reparaturen mitvorgenommen werden. Diese eigentlich selbstverständliche Bestimmung ist in den meisten Bedingungen noch ausdrücklich betont. Ist eine Reparatur ersatzpflichtig, so hat der Versicherer nicht für die Folgen der Reparatur einzustehen; Minderungen am Wert des Wagens, an seinem äußeren Ansehen, seiner Leistungsfähigkeit oder Gebrauchssicherheit treffen den Versicherer nicht. Für die Besitzer von Miet- oder Droschkenwagen ist von besonderer Wichtigkeit auch die Bestimmung, daß die Versicherung für den anläßlich eines Versicherungsfalls etwa entstandenen Nutzungsausfall oder für die Kosten eines Ersatzwagens nicht haftet. Sind bei einem ersatzpflichtigen Versicherungsfall

einzelne Teile des Fahrzeugs vollkommen zerstört, oder doch für die Weiterverwendung unbrauchbar geworden, so hat der Versicherer die Kosten für deren Neuersatz zu tragen. Der Versicherungsnehmer muß sich jedoch gefallen lassen, daß ein dem Alter, bezw. der Abnutzung der schadhaften Teile entsprechender Abzug gemacht wird, daß also auch ihm die Kosten für die Neubeschaffung dieser Teile wenigstens teilweise zur Last fallen. Die Altteile verbleiben zum Schätzungswert Eigentum des Versicherungsnehmers; hierüber des Näheren § 14.

II. Verhältnismäßig selten kommt es vor, daß die Versicherung für einen Totalschadensfall aufzukommen hat.

1.) Im Falle völliger Vernichtung des ganzen Fahrzeugs ersetzt die Versicherung den Zeitwert; diesen festzustellen, ist mangels Einigung der Parteien hierüber Aufgabe der Sachverständigenkommission.

2.) Tritt der Totalschadensfall dadurch ein, daß dem Versicherungsnehmer das ganze Fahrzeug oder einzelne Teile desselben entwendet werden, so haftet die Gesellschaft für den Zeitwert der entwendeten Gegenstände. Da aber hier die Möglichkeit der Wiederbeischaffung des Fahrzeuges besteht, treffen die Versicherungsbedingungen eine andere Regelung als im Falle der völligen Vernichtung des Fahrzeuges. Werden nämlich die entwendeten Gegenstände innerhalb einer Frist von 2 Monaten nach Eingang der Schadensmeldung bei der Gesellschaft wieder zur Stelle gebracht, so ist der Versicherungsnehmer verpflichtet, sie zurückzunehmen. Im Rahmen der Versicherung fallen der Versicherungsgesellschaft dann nur die Kosten für die Wiederbeischaffung, sowie die während der Dauer des Abhandenseins eingetretenen Beschädigungen zur Last. Die letztere Bestimmung ist praktisch von besonderer Bedeutung, da hiernach auch das Risiko der sog. Schwarzfahrten, d. h. der unberechtigten Benützung des Kraftwagens durch eine andere Person als den Versicherungsnehmer oder eines von ihm Beauftragten, von der Versicherung getragen wird. Werden die abhanden gekommenen Gegenstände dagegen erst später wieder aufgefunden, so werden sie Eigentum der Gesellschaft. Die Bedingungen mancher Gesellschaften räumen

in diesem Falle dem Versicherungsnehmer das Recht ein, binnen bestimmter Frist von der Gesellschaft gegen Rückzahlung der Entschädigung die Herausgabe seines Wagens und die Übernahme der bedingungsgemäßen Reparaturen zu verlangen.

III. Ob ein Totalschaden oder ein besonders schwerer Fall eines Teilschadens vorliegt, kann unter Umständen streitig werden; die Entscheidung über diese rein technische Frage ist der Sachverständigenkommission vorbehalten. M. E. kann man von einem Totalschaden nur dann sprechen, wenn die Reparaturkosten den Zeitwert des Fahrzeuges übersteigen. Dabei haben etwaige Minderungen an Wert und Leistungsfähigkeit des Wagens infolge der Reparatur außer Ansatz zu bleiben, da dafür die Bedingungen eine Haftung ablehnen. Eine diesen Ausführungen entsprechende Definition scheint auch den Gründen des Kammergerichtsurteils [1]) vom 9. November 1927 zu Grunde zu liegen.

IV. Die Zahlung der Entschädigung erfolgt an den Versicherungsnehmer innerhalb zweier Wochen nach endgültiger Feststellung des Entschädigungsbetrages, im Falle der Entwendung nicht vor Ablauf der zweimonatigen Schwebefrist; so bestimmen die Bedingungen. In der Praxis ist nun Streit darüber entstanden, ob der Versicherungsnehmer schon vor Erledigung der Reparatur die Leistung der Gesellschaft verlangen kann. In einem solchen Fall entschied das Reichsgericht [2]) vollkommen zutreffend entgegen der Auffassung der damals beklagten Versicherungsgesellschaft, die sich erst nach der Reparatur zum Ersatz für verpflichtet hielt. Es sagt: „Aus der Fassung der Bedingungen ergibt sich nicht, daß die beklagte Versicherungsgesellschaft im Falle einer Beschädigung dem Versicherten nur die bereits aufgewendeten Wiederherstellungskosten zu ersetzen hat. Der Wortlaut spricht dagegen; denn da dort bestimmt ist, daß die „erforderlichen" Wiederherstellungskosten zu ersetzen sind, und man unter „erforderlichen" Kosten nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch gerade solche Kosten zu verstehen hat, die schon zur Vornahme einer Handlung gebraucht werden, so ist anzunehmen, daß hier zum mindesten auch an den Ersatz der erst aufzu-

1) abgedruckt in Vers. und Geldw., Heft 1, Beil. 1, S. 2.
2) Urteil v. 27. April 28, Auto, Heft v. 15. Juni 28, S. 461.

wendenden Wiederherstellungskosten gedacht worden ist. Häufig wird der Versicherte auch gar nicht in der Lage sein, aus eigenen Mitteln die Wiederherstellungskosten zu bestreiten, und deshalb auf die vorherige Zahlung der Entschädigungssumme notwendig angewiesen sein. Wäre der Standpunkt der Beklagten richtig, so würde der Versicherte auch gezwungen sein, die Wiederherstellungskosten selbst zu bewirken oder durch die Beklagte bewirken zu lassen. Ein solcher Zwang ist ihm aber auch durch die Versicherungsbedingungen nicht auferlegt, und er wäre auch unwirtschaftlich, denn möglicher Weise kann es im Interesse des Versicherten liegen, den beschädigten Wagen an einen Dritten zu veräußern und diesem auf eigene Kosten die Instandsetzung des Wagens zu überlassen". Daß diese Auffassung des Reichsgerichts richtig ist, möge folgender Fall beweisen. Wäre die von der beklagten Versicherungsgesellschaft vertretenen Ansicht richtig, daß die bereits vorhandene Reparatur Voraussetzung für ihre Ersatzpflicht sei, dann könnte die Gesellschaft einem Versicherten, dem sie die Annahme eines Totalschadens mit Recht abgelehnt hat, dauernd für den an sich ersatzpflichtigen Schaden die Leistung verweigern, wenn der Versicherte an der Reparatur vielleicht deshalb kein Interesse hat, weil dadurch die Gebrauchssicherheit des Wagens gefährdet ist (wofür ja die Gesellschaften die Haftung ausschließen) und er aus diesem Grund sich einen neuen Wagen anschaffen möchte; für ihn wäre in diesem Fall die Versicherung illusorisch, während er sonst durch die Zahlung der notwendigen Reparatur einen Beitrag für die Neuanschaffung eines anderen Wagens erhält.

Die angeführte höchstrichterliche Entscheidung ist somit in doppelter Hinsicht zu begrüßen, einmal deshalb, weil sie sich klar dahin ausspricht, daß der Versicherungsnehmer einen Anspruch auf die Zahlung der Entschädigung v o r Wiederherstellung hat, und weiter deshalb, weil durch sie zum Ausdruck kommt, daß die Entschädigung auch zu bezahlen ist, wenn die Reparatur unterbleibt.

## § 14.

## Die Abzüge „Neu für Alt" in der Automobilversicherung.

Ein wichtiger Punkt der Fahrzeugversicherung ist die Abschreibung „Neu für Alt", wenn sie auch in den Bedingungen meist nur mit einem kurzen Satz zum Ausdruck kommt. Das Versicherungsvertragsgesetz bestimmt, daß eine Bereicherung des Versicherten durch einen Versicherungsfall nicht eintreten darf. Andererseits leistet die Versicherung nur für den gemeinen Wert des Fahrzeuges oder seiner Teile zur Zeit des Schadens Ersatz. Werden nun bei einem Versicherungsfall Teile des versicherten Kraftwagens vollständig zerstört oder doch so beschädigt, daß sie für eine weitere Verwendung unbrauchbar sind, und müssen an deren Stelle neue Teile eingebaut werden, so folgt hieraus für den Versicherungsnehmer, daß er den Unterschied zwischen dem Anschaffungspreis für die neuen Teile und dem Zeitwert der alten Teile selbst zu tragen hat, daß er sich, wie die Bedingungen sich ausdrücken, von der Versicherungsleistung der Gesellschaft „Abzüge Neu für Alt" gefallen lassen muß. Über die Bedeutung dieser Bestimmung wird sich der Versicherungsnehmer in den seltensten Fällen klar sein und ihre Tragweite wird ihm meist erst dann zum Bewußtsein kommen, wenn er von einem derartigen Versicherungsfall einmal überrascht wird. Erfahrungstatsache ist, daß eine auch nur kurze Benutzung irgend eines Gegenstandes seinen Zeitwert im Vergleich zu seinem Neuwert unverhältnismäßig stark drückt. Der Versicherungsnehmer hat also gegebenenfalls einen nicht unerheblichen Teil der Reparaturkosten selbst zu tragen; dies wird sich für ihn um so empfindlicher geltend machen, je älter das Fahrzeug ist, weil damit auch die Abschreibung größer wird. Außer der Abschreibung für die einzelnen Neuteile sind die Restwerte für die ausgebauten Teile selbstverständlich in Abzug zu bringen; diese Teile bleiben ja nach den Bedingungen Eigentum des Versicherten. Ferner ist aber noch zu berücksichtigen, daß neben der Abschreibung von dem an und für sich ersatzpflichtigen Zeitwert dem Versicherungsnehmer mindestens ein Teil der Reparaturkosten wegen der heute allgemein üblichen Selbstbeteiligung ebenfalls noch zur Last fällt, so daß es sehr wohl vorkommen kann, daß der Versicherungsnehmer, obwohl er sich gut versichert glaubt, die

ganzen Reparaturkosten selbst bezahlen muß oder daß er den überwiegenden Teil der Kosten zu tragen hat, während nur den kleineren Teil die Versicherung ersetzt.

Früher pflegten manche Gesellschaften von vorneherein die vorzunehmenden Abschreibungen ziffernmäßig festzulegen, also eine besondere Abschreibungskala nach den einzelnen Gebrauchsjahren aufzustellen; dieses System erwies sich jedoch als unzulänglich und man kam bald wieder davon ab. Den Zeitwert und die Abschreibung festzustellen, ist heute Aufgabe der Sachverständigen. Um diese Feststellung treffen zu können, ist es nicht immer unbedingt richtig, lediglich vom Alter des Wagens auszugehen. Entscheidend für den Zeitwert ist ja die Beschaffenheit des Fahrzeuges. Der Zeitwert kann z. B. bei einem alten wenig gebrauchten Kraftwagen höher sein als bei einem verhältnismäßig neuen viel strapazierten Wagen. Neben dem Baujahr ist daher vor allen Dingen zu berücksichtigen, wie stark der Wagen jeweils beansprucht worden ist. Trotzdem kann man im allgemeinen sagen, daß nach dem ersten Betriebsjahr ca. 25% nach dem zweiten ca. 15% und nach jedem weiteren ca. 10% vom Neuwert des Fahrzeuges abgesetzt werden. Die erhebliche Abschreibung nach dem ersten Jahr erklärt sich daraus, daß schon nach ganz kurzer Benutzung des fabrikneuen Wagens eine starke Wertminderung desselben eintritt. Eine für beide Vertragsteile zufriedenstellende Lösung dieser schwierigen Frage setzt natürlich voraus, daß hiefür Leute herangezogen werden können, die nicht nur auf dem Gebiete des Kraftfahrwesens, sondern auch im Versicherungswesen eine weitgehende Erfahrung besitzen.

## § 15.
## Das Sachverständigenverfahren.

Allgemein enthalten die Versicherungsbedingungen eine eingehende Regelung des Sachverständigenverfahrens, das dann in Funktion zu treten hat, wenn Meinungsverschiedenheiten über die Höhe der Entschädigung oder darüber entstehen, welche Reparaturen infolge eines Unfalls erforderlich sind. Früher war bestimmt, daß lediglich ein von der Versicherung gewählter unparteiischer Sachverständiger über die Höhe der Entschädigung

entscheidet. Bei der Feuerversicherung sind allgemein zwei Sachverständige tätig. Für die Vereinfachung des Sachverständigenverfahrens entschied man sich in der A. V. schon aus dem Grund, weil Autokaskoschäden oft nur geringe Beträge ausmachen, zu denen die Kosten des Verfahrens nicht im Einklang stehen würden. Bei Schadensfällen von geringer Bedeutung entstand zwischen den Vertragsparteien meist kein Streit. Dagegen fühlten sich die Versicherungsnehmer bei der Schadensregulierung von größeren Versicherungsfällen durch die Entscheidung des nach ihrer Ansicht nur einseitig auf die Interessen der Versicherungsgesellschaften bedachten Sachverständigen benachteiligt. Deshalb sehen heute die Bedingungen vor, daß über derartige Streitigkeiten eine Sachverständigenkommission, bestehend aus zwei Sachverständigen, zu entscheiden habe, von denen der eine seitens der Gesellschaft und der andere seitens des Versicherungsnehmers oder seines Rechtsnachfolgers zu ernennen ist. Kommt auch unter diesen beiden eine Einigung nicht zustande, so erfolgt die Entscheidung innerhalb der durch die Abschätzung bezw. Gutachten der Sachverständigen gegebenen Grenzen durch einen von ihnen zu wählenden Obmann. Den Zusammentritt der Kommission kann sowohl der Versicherungsnehmer wie die Gesellschaft beantragen; einberufen wird sie von der Gesellchaft. Daß die Sachverständigen bei der Schwierigkeit der zu behandelnden Fälle über die nötigen Fachkenntnisse verfügen müssen, ist klar; deshalb bestimmen die Bedingungen, daß zu Sachverständigen und Obmännern nur technische Fachleute der Kraftwagenbranche gewählt werden dürfen.

Die Entscheidung der anläßlich eines Versicherungsfalles auftretenden rein technischen Fragen durch Sachverständige ist schon deshalb erforderlich, weil gelegentlich der Reparaturen der durch einen Unfall hervorgerufenen Schäden gewöhnlich auch eine gründliche Überholung des ganzen Wagens stattfindet, bei der dann auch solche Mängel behoben werden, die mit erstattungspflichtigen Schäden nichts zu tun haben, sondern vielleicht auf allgemeine Abnutzung zurückzuführen sind; für derartige Kosten haftet die Versicherungsgesellschaft nicht. Solche Schäden festzustellen und die für ihre Reparatur notwendigen Kosten von den von der Versicherung zu betätigenden Leistungen auszuscheiden,

gehört daher mit zu den Hauptaufgaben der Sachverständigen. Andererseits wünschen die Versicherungsgesellschaften eine Kontrolle der vorgenommenen Reparaturen auch aus dem Grunde, weil nach ihrer Ansicht die Reparaturwerkstätten auf ihre Kosten nicht selten Beträge in Ansatz bringen, die mit den tatsächlich geleisteten Reparaturen nicht übereinstimmen. Der Versicherungsnehmer, dessen Rechte durch die Beteiligung an der Auswahl der Sachverständigen hinreichend gewahrt sind, kann mit einer derartigen Regelung ebenfalls nicht unzufrieden sein.

Welche Stellung nimmt nun diese Sachverständigenkommission rechtlich betrachtet ein? In manchen Bedingungen wird sie auch als Schiedsgericht bezeichnet. Jedoch sagt die Benennung über ihr Wesen nichts. Nur dann würde es sich um ein richtiges Schiedsgericht handeln, wenn durch die Sachverständigenkommission ein Rechtsstreit wie durch Richterspruch entschieden werden sollte. Aufgabe der Sachverständigen ist es aber nur, über eine einzelne, für das streitige Rechtsverhältnis erhebliche Tatsache eine Entscheidung zu fällen. Die Sachverständigenkommission kann niemals die Verpflichtung der Gesellschaft zur Bezahlung der Versicherungssumme aussprechen, also nicht wie durch Richterspruch entscheiden. Sie dient also nicht zur Schlichtung eines rechtlichen Streites, sondern zur Feststellung tatsächlicher Umstände. Ihre Entscheidung ersetzt nicht den Richterspruch und besitzt keine Rechtskraft, sondern sie ergänzt lediglich den Vertrag der Parteien und wirkt deshalb, weil diese an die Feststellung des Schiedsmannes gewisse privatrechtliche Wirkungen geknüpft haben. Deshalb enthält die Bestimmung in einem Auto-Kasko-Versicherungsvertrag, daß Streitfälle über die Höhe der von der Gesellschaft zu zahlenden Entschädigung von einer Sachverständigenkommission entschieden werden sollen, nicht die Einsetzung eines Schiedsgerichtes, sondern die Einsetzung von Schiedsgutachtern.

## § 16.
## Die Prämie.

Von jeher gehörte die Ausgestaltung der Prämientarife in der A. V. zu den schwierigsten und wichtigsten Problemen. Früher wurde die Prämie lediglich nach der Höhe der Versicherungssumme

berechnet. Einige Gesellschaften gingen hierauf dazu über, Alterszuschläge für lange in Betrieb befindliche Wagen zu fordern, was aber bald wieder fallen gelassen wurde. Später wurden die Prämien nach den Steuer-P-S. und der Versicherungssumme bemessen und schließlich legte man den Prämientarifen die Versicherungssumme und die Höhe der Brems-P-S. zugrunde. Aber auch dieses System war nicht frei von Mängeln und so arbeiteten hauptsächlich die Versicherungsunternehmungen, insbesondere der Verband der Kraftfahrzeugversicherer, auf eine Umgestaltung der Prämientarife hin. Mit Gültigkeit seit dem 1. August 1928 wurden nunmehr neue Prämientarife eingeführt, die sich grundsätzlich nach der Zahlder vorhandenen Brems-P-S. berechnen. Die Tarife sind verschieden, je nachdem es sich um Personenfahrzeuge, um Güterfahrzeuge, um Omnibusse oder um sonstige Fahrzeuge handelt.

1.) Bei Personenfahrzeugen wird unterschieden zwischen geschlossenen und nicht geschlossenen Wagen. Bei vorhandener Selbstbeteiligung des Versicherungsnehmers bis zum Betrag von 100 R.M. beträgt beispielsweise die Prämie (für ein Jahr): bei Wagen bis zu 10 Brems-P-S. 250 bezw. 240 R.M.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| von | 35–45 | „ | 520 | „ | 480 „ |
| „ | 68–90 | „ | 700 | „ | 620 „ |

2.) Bei Güterfahrzeugen wird die Prämie berechnet nach der Tragfähigkeit des Wagens; sie beträgt z. B. für einen Lastkraftwagen mit einer Tragfähigkeit bis zu $^{3}/_{4}$ Tonnen 350 R. M.

3.) Für Omnibusse berechnet sich die Prämie nach der Zahl der im Wagen vorhandenen Sitzplätze. Omnibusse sind alle Großfahrzeuge, die dem öffentlichen Verkehr dienen, auch Gesellschafts-, Aussichts- und Rundfahrtswagen.

4.) Unter die Gruppe der sonstigen Fahrzeuge fallen alle übrigen Kraftfahrzeuge, die nicht einer der vorhergehenden Gruppen angehören: so Straßenreinigungs-, Spreng-, Feuer-, Mannschafts- und Gerätewagen, Zugmaschinen, Motorpflüge, Elektrokarren, Vermietwagen, Kranken- und Leichenwagen. Bei ihnen wird die Prämie prozentual zu den vorhergehenden Gruppen berechnet.

Ferner bestehen eigene erhöhte Tarife in allen vier Gruppen für die Fälle, daß eine Selbstbeteiligung des Versicherungsnehmers nicht vereinbart wurde Umgekehrt sind erniedrigte Prämiensätze vorgesehen für die sog. eingeschränkte Versicherung (auch Teil-Kasko-Versicherung genannt), die nur das Feuer- und Diebstahlrisiko und bedingungsgemäße Totalschäden deckt.
Bei der Erhöhung der Selbstbeteiligung

auf 150 R.M. wird ein Nachlaß v. 15%
„ 200 „ „ „ „ „ 25 „
„ 1000 „ „ „ „ „ 50 „ gewährt.

Besondere Zuschläge werden erhoben bei der Versicherung nicht durch Schlüssel verwahrter oder durch Schrauben befestigter Zubehör- und Ersatzteile und der Reservebereifung gegen die Gefahr des einfachen Diebstahls. Die angeführten Prämien sind für ein Jahr berechnet; sie sind im voraus zu bezahlen; jedoch wird bei Vorauszahlung der Prämie auf drei Jahre ein Nachlaß von 10%, auf fünf Jahre ein Nachlaß von 20% von der Vorauszahlung gewährt. Wenn auch für einige Fahrzeuge durch dieses neue Prämiensystem die Versicherung billiger geworden ist, so bedeutet sie im großen und ganzen doch eine Erhöhung der bisherigen Prämiensätze; inwieweit sich der Ausbau des Prämiensystems auf diesen neuen Grundsätzen rechtfertigen läßt, wird erst die Praxis zeigen müssen.

# IV. Abschnitt.

## Die Autolebensversicherung und die Autoeinheitsversicherung.

### § 17.

### Die Automobillebensversicherung.

Die Schiffslebensversicherungs-A.-G. in Berlin hat mit Beginn des Jahres 1924 als erste den Betrieb einer Autolebensversicherung aufgenommen. Sie gehört in den Kreis der Sachlebensversicherungen. Ihr liegt die richtige Erkenntnis zugrunde, daß der Wert der Sachgüter, der durch den natürlichen, ihrer Zweckbestimmung dienenden Gebrauch ständig vermindert und schließlich ganz aufgezehrt wird, aus privaten, wie aus volkswirtschaftlichen Gründen dauernd erhalten und erneuert werden muß. Der Zweck der Sachlebensversicherung ist also die Erhaltung aller volkswirtschaftlich notwendigen Sachgüter. Der Gefahren, welche die Sachgüter stets bedrohen, gibt es nun sehr verschiedenartige; es müssen nicht immer solche sein, die zu einer plötzlichen Beschädigung oder zu einem plötzlichen gewaltsamen Ende des Sachgutes führen, wie z. B. Feuer, Blitz, Explosion oder Bruch, kurz gesagt, es braucht sich nicht stets um solche Ursachen zu handeln, die nach den Kaskobedingungen als Unfälle bezeichnet zu werden pflegen und deshalb Versicherungsschutz genießen, unvermeidbar sind vielmehr auch die dem Sachgut gefährlichen, allmählich wirkenden Ursachen, die es schließlich als Schäden der Abnutzung, der chemischen Zersetzung, von Witterungseinflüssen und dergl. wirtschaftlich vollkommen vernichten. Derartige Alters- und Abnutzungsschäden werden aber von den Kaskoversicherungen geflissentlich vom Versicherschutz ausgeschlossen, sie fielen stets dem Versicherungsnehmer zur Last, für sie hatte er also als Selbstversicherer aufzukommen.

Hier griff nun die Sachlebensversicherung ein, die sich zur Aufgabe gemacht hat, gerade das zu versichern, was die andern von der Versicherung ausgeschlossen haben. Dabei wird das Sachgut gleichsam wie ein Lebewesen behandelt, wovon diese Versicherungsart ihren Namen erhalten hat. Diesen Gedanken verwirklicht zu haben, ist hauptsächlich das Verdienst von H. Heymann[1]). Soweit Verkehrsmittel, Fahrzeuge in Betracht kommen, ist die Sachlebensversicherung zuerst im Jahre 1920 als Schiffslebensversicherung aufgekommen. Da es sich hier aber regelmäßig um sehr hohe Werte und Versicherungssummen handelte, hat sich die Praxis bald der Versicherung kleiner Fahrzeuge, insbesondere der Versicherung von Automobilen zugewendet. Bei der Autolebensversicherung handelt es sich also einmal um eine Versicherung gegen die möglichen Unfälle, und ferner um die Bildung eines Fonds zur Erneuerung des Wagens; sie verbindet also mit dem Anspruch auf Zahlung der Versicherungssumme, abzüglich des Restwertes, den das versicherte Fahrzeug am Ende der ausbedungenen Versicherungszeit besitzt, den Anspruch auf Entschädigung bei Unfällen, bei Beschädigung durch Feuer, Explosion oder Kurzschluß, beim Hervortreten von Konstruktions- und Materialfehlern, sowie bei Verlust durch Diebstahl. Sie weicht demnach von der A. V. insofern ab, als sie auch Schäden deckt, die durch den natürlichen Verbrauch der Güter entstehen, während jene nur bei Eintritt außerordentlicher Ereignisse dem Versicherungsnehmer Ersatzsummen zur Verfügung stellt. Da nun die Lebensdauer eines Autos beschränkt ist, ist die Prämie bei der Autolebensversicherung sehr hoch. Ob sie unter diesen Umständen lebensfähig ist, wird erst die Praxis zeigen müssen. Jedenfalls erscheint es m. E. fraglich, ob es für den einzelnen Kraftfahrzeugbesitzer nicht billiger und günstiger ist, ohne Versicherung die Bildung eines Betriebserneuerungsfonds selbst in die Hand zu nehmen.

1) Siehe Heymann: Die soziale Sachwerthaltung auf dem Wege der Versicherung, Berlin 1920.

## § 18.

## Die Autoeinheitsversicherung.

In neuester Zeit haben sich Bestrebungen geltend gemacht, welche die einem Gegenstand drohenden verschiedenen Gefahren, die an und für sich besonderen Versicherungsarten angehören, in einer einzigen Versicherung organisch verknüpfen wollen. Diese Versicherungsart hat sich hauptsächlich in der A. V. durchgesetzt. Man nahm hiefür den Versicherungswert des Fahrzeuges als gemeinsame Grundlage und suchte auf dieser Basis die nur rein äußerlich durch das Objekt verbundenen einzelnen Versicherungsarten miteinander zu verschmelzen. So wurden die Automobilkasko-, die Autounfall- und die Autohaftpflichtversicherung zu einer Einheitsversicherung zusammengefaßt. Sie wird gelegentlich auch Auto-Allesversicherung genannt. Ihr ist also eigen, daß sie, ebenso wie die Transportversicherung, eine Vielheit verschiedener Gefahren deckt, nur daß diese Gefahren verschiedenen Versicherungszweigen angehören. Die Zusammenfassung der oben erwähnten 3 Versicherungsarten hat jedoch nicht die Bedeutung, daß sie nunmehr eine sachliche untrennbare Einheit bilden sollen; vielmehr handelt es sich nur um eine Zusammenfassung der für alle drei Versicherungsarten gemeinschaftlichen Bestimmungen und um eine Zusammenrechnung der Prämie, während diese für jede Versicherungsart besonders berechnet und in den allgemeinen Versicherungsbedingungen auch für jeden Versicherungszweig besondere Bestimmungen aufgestellt werden. Jede auftretende Frage muß nach den für die einzelne Versicherungsart geltenden besonderen gesetzlichen oder vertraglichen Bestimmungen entschieden und so der einheitlich abgeschlossene Vertrag unter Zugrundelegung der für den einzelnen Versicherungszweig eingesetzten Prämie in drei in sich selbständig geschlossene Versicherungsverträge aufgelöst werden.